Yann LEFEBVRE

2025

LES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS : VERS L'AFFIRMATION D'UNE NOUVELLE DYNAMIQUE URBAINE LOCALE PAR UNE STRATÉGIE DE DENSIFICATION DURABLE

Énoncé théorique de Master
Section d' architecture de l'EPFL

Yann LEFEBVRE

2025

LES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS : VERS L'AFFIRMATION D'UNE NOUVELLE DYNAMIQUE URBAINE LOCALE PAR UNE STRATÉGIE DE DENSIFICATION DURABLE

GROUPE DE SUIVI

Directeur pédagogique Emmanuel REY
Professeure Elena COGATO-LANZA
Mentore Sophie LUFKIN

2024 ©Yann LEFEBVRE

Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution (CC BY https://creativecommons.org/licenses/by/4.0). Vous pouvez utiliser, distribuer et reproduire le matériel par tous moyens et sous tous formats, à condition de créditer l'auteur de l'oeuvre. Les contenus provenant de sources externes ne sont pas soumis à la licence CC BY et leur utilisation nécessite l'autorisation de leurs auteurs.

Énoncé théorique de Master
Section d'architecture de l'EPFL

REMERCIEMENTS

Je souhaite exprimer ma gratitude au groupe de suivi pour son précieux soutien. Je remercie tout particulièrement le professeur Emmanuel REY, directeur pédagogique, ainsi que ma mentore Sophie LUFKIN, pour leurs conseils avisés et leur supervision attentive. Ma reconnaissance va également à la professeure Elena COGATO-LANZA pour avoir accepté de m'accompagner pour ce travail théorique.

Je souhaite adresser un remerciement particulier à Alexis GUMY, doctorant au LASUR, pour son aide indispensable dans la mise en place de la stratégie de classification.

Je suis également reconnaissant envers toutes les personnes ayant accepter de partager leurs expériences et leurs connaissances fine du territoire francilien : Thibault MARENGHI et Gaël BARBIER, le maire-adjoint à l'urbanisme et patrimoine bâti, de la mairie de Bois-Colombes ; KHAYAT Laure, Maëlle HODGES, la responsable études et aménagements et Olivier TOUBIANA, le directeur de l'urbanisme et du commerce, du service de l'urbanisme de Massy ; Noémie DUTHILLEUL et Bianca BONNEAU, chargées de projets à l'Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay ; ainsi que Michel MALITONGO, agent de proximité de la Société des Grands Projets à Bobigny, pour leur écoute à l'égard du sujet, leurs échanges constructifs et leur éclairage sur les enjeux locaux.

Enfin, je remercie sincèrement ma famille pour leur appui infaillible, leurs avis éclairés et leurs nombreuses relectures attentives.

Une pensée particulière pour mes grands-parents : à ma grand-mère paternelle, disparue cette année, et à mes deux grands-pères, dont la mémoire demeure une source d’inspiration profonde.

AVANT-PROPOS

Ce document est consacré à la rédaction de l'*énoncé théorique* qui est un travail écrit défini par la section d'architecture de l'EPFL comme étant la première phase du Projet de Master.

L'énoncé théorique doit évoquer une thématique architecturale pouvant s'élargir à d'autres domaines répondant à une approche théorique propre défini par chaque étudiant. Cependant, celui-ci, dans son approche, dans sa problématique et dans ses axes de recherches doit tisser un lien avec le projet qui en sera l'interprétation pratique. Le contenu peut être traiter à différentes échelles bien qu'elles doivent être plus larges que celles du projet dont il dépendra afin qu'il soit pleinement intégré dans les conclusions de la recherche théorique.

L'énoncé théorique est réalisé sous la direction pédagogique du Laboratoire d'architecture et des technologies durables (LAST) dirigé par le Professeur Emmanuel REY. Les thématiques abordées au sein de ce laboratoire sont en principe relatives aux enjeux durables de l'échelle urbaine jusqu'à l'intégration de composants innovants dans le projet architectural. Ce travail est également supervisé par Madame Sophie LUFKIN, collaboratrice scientifique au sein du même laboratoire et par la Professeure Elena COGATO LANZA, directrice du Laboratoire d'urbanisme (Lab-U) à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Ce présent travail théorique se consacre à l'analyse urbaine des quartiers de gare avant l'arrivée du Grand Paris Express. Par le passé, ces territoires ont déjà été le témoin de profondes transformations, comme le départ des industries franciliennes remplacées par des zones d'habitations, l'extension des zones urbaines par l'adjonction de banlieues pavillonnaires ou encore la création des grands ensembles à partir des années 1960. Ces mêmes territoires sont en proie à de futures mutations à fois urbaines, architecturales et sociales grâce notamment à leur grande proximité avec Paris, agissant comme le catalyseur d'une certaine évolution urbaine perpétuelle, aujourd'hui caractérisée par la création de ce nouvel outil de mobilité.

Grâce à l'enseignement suivi à l'EPFL et à d'autres expériences ayant nourri mes connaissances, je suis convaincu de la nécessité toujours plus grande de développer une architecture à la fois soucieuse de l'environnement, du respect du patrimoine existant ainsi que d'une qualité de vie à chacun des habitants. De cette manière, je souhaite traduire cette pensée et l'intégrer à l'énoncé théorique.

L'idée même de vouloir travailler sur les territoires de la petite couronne traversés par les gares du Grand Paris Express est née lors d'une visite de chantier de la gare nouvelle de *Villejuif - Gustave Roussy*. Cette gare est considérée comme un élément clé du nouveau réseau car elle permettra à terme une interconnexion entre le prolongement de l'actuelle ligne 14, reliant Saint-Denis à l'aéroport d'Orly et la future ligne 15 du Grand Paris Express, formant une rocade autour de Paris. Son emplacement peut susciter des interrogations car située à proximité du Centre régional de cancérologie Gustave-Roussy, elle se trouve aux abords d'un parc circonscrit par un quartier pavillonnaire de faible densité. Ces premières observations m'ont conduit à me questionner sur la nécessité de densifier ces quartiers.

Une telle démarche permettrait d'une part, de renforcer l'usage des nouvelles infrastructures et d'autre part, de renforcer la cohérence urbaine de chaque territoire autour de nouvelles centralités que seront ces gares.

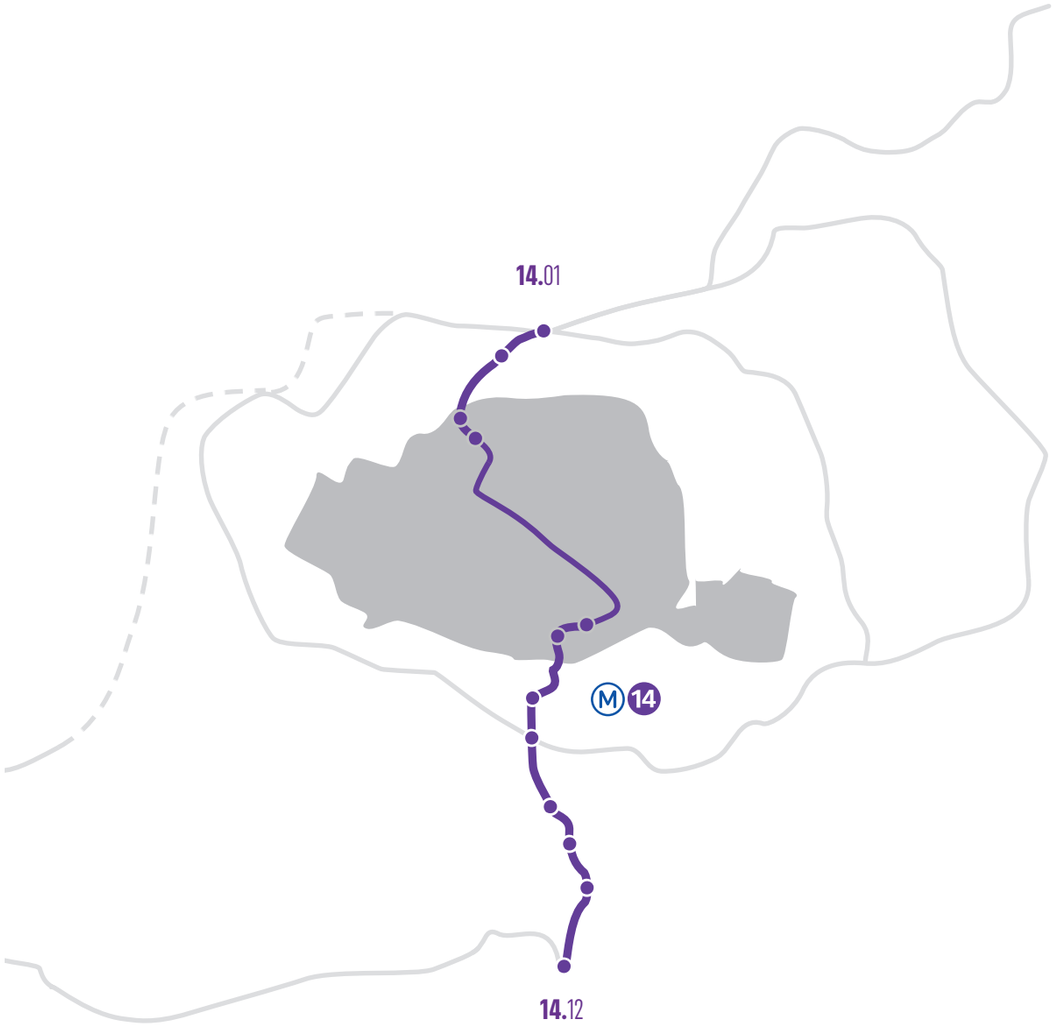


Fig. 1 ↑

Extension de la ligne 14 [Plan simplifié]



Fig. 2 →

Quartiers de gare de la ligne 14 dans un rayon de 500 mètres [Photographies aériennes]

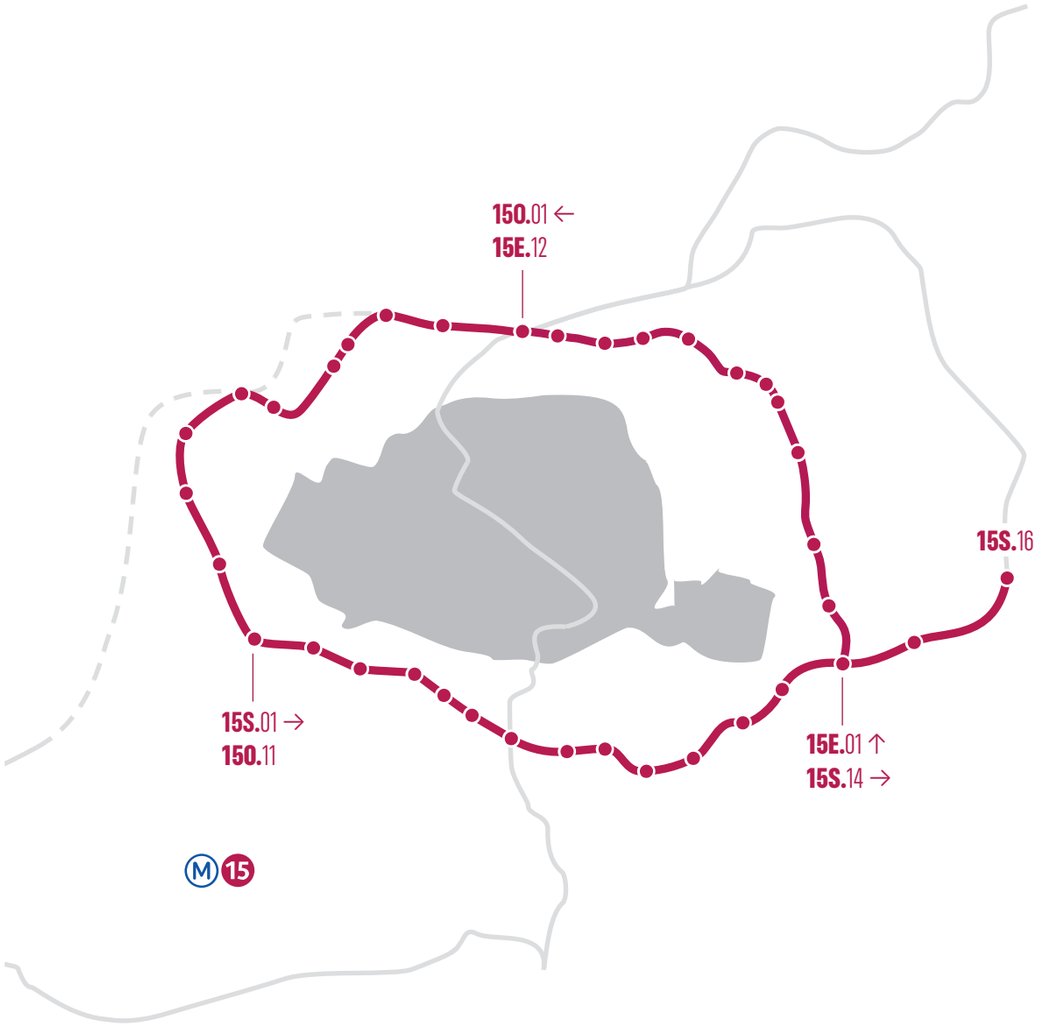


Fig. 3 ↑

Future ligne 15 [Plan simplifié]

Fig. 4 →↘

Quartiers de gare de la ligne 15 dans un rayon de 500 mètres [Photographies aériennes]



15E.01 / 15S.14 Champigny Centre



15E.02 Nogent le Perreux



15E.03 Val de Fontenay



15E.04 Rosny Bois Perrier



15E.05 Bondy



15E.06 Pont de Bondy



15E.07 Bobigny Pablo Picasso



15E.08 Drancy - Bobigny



15E.09 Fort d'Aubervilliers



15E.10 Mairie d'Aubervilliers



15E.11 Stade de France



15E.12 / 15O.01 Saint-Denis Pleyel



15O.02 Les Grésillons



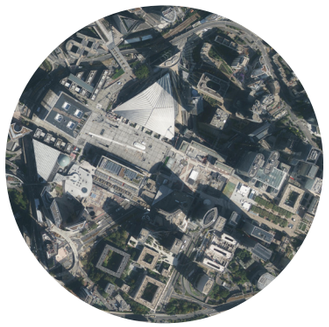
15O.03 Les Agnettes



15O.04 Bois-Colombes



15O.05 Bécon-les-Bruyères



15O.06 La Défense



15O.07 Nanterre-La-Folie



15O.08 Nanterre La Boule



15O.09 Reuil - Suresnes «Mont-Valérien»



15O.10 Saint-Cloud



15O.11 / 15S.01 Pont de Sèvres



15S.02 Issy RER



15S.03 Fort d'Issy - Vanves - Clamart



15S.04 Châtillon - Montrouge



15S.05 Bagneux - Lucie Aubrac



15S.06 Arcueil - Cachan



15S.07 Villejuif - Institut Gustave Roussy



15S.08 Villejuif - Louis Aragon



15S.09 Vitry Centre



15S.10 Les Ardoines



15S.11 Le Vert de Maisons



15S.12 Créteil - l'Échat



15S.13 Saint-Maur - Créteil



15S.15 Villiers - Champigny - Bry



15S.16 Noisy - Champs

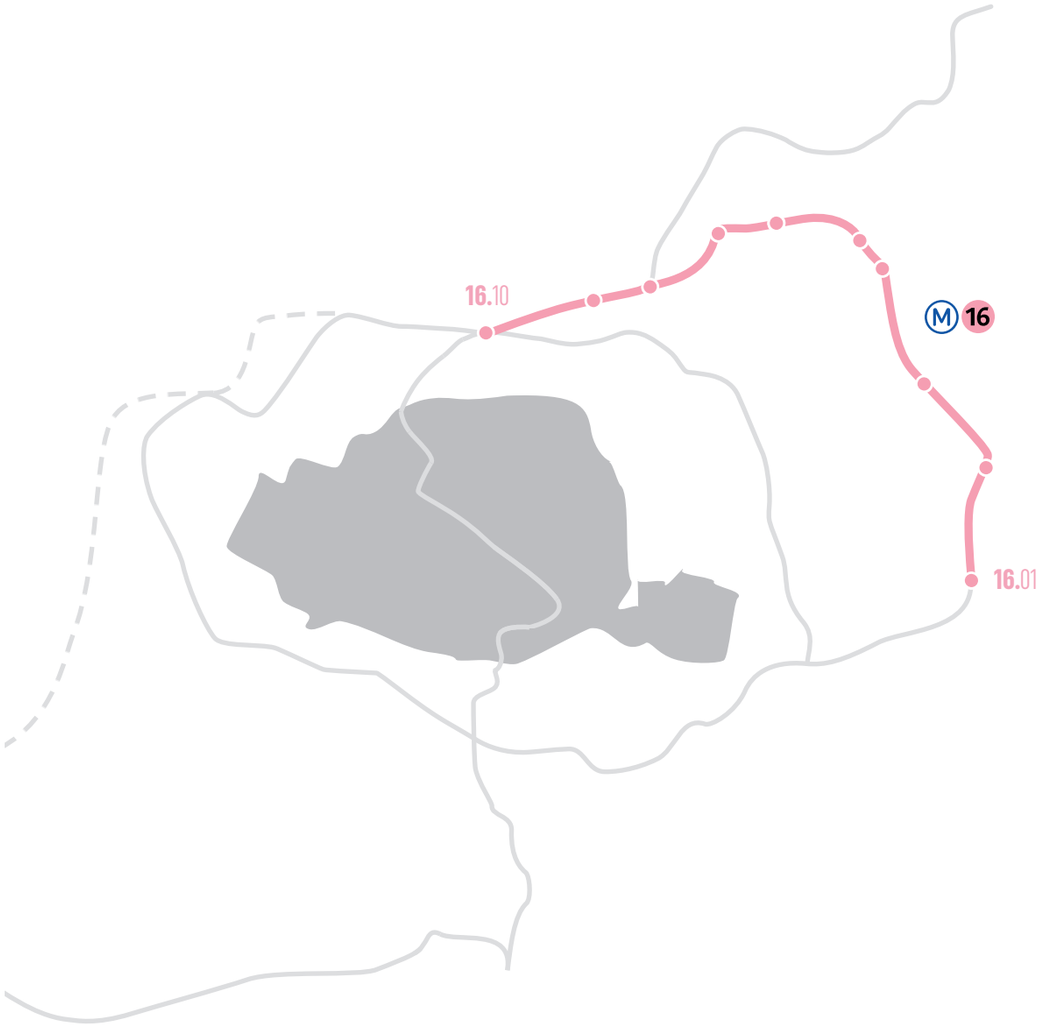


Fig. 5 ↑

Future ligne 16 [Plan simplifié]

Fig. 6 →

Quartiers de gare de la ligne 16 dans un rayon de 500 mètres [Photographies aériennes]



16.01 Noisy - Champs



16.02 Chelles



16.03 Clichy - Montfermeil



16.04 Sevran - Livry



16.05 Sevran - Beaudottes



16.06 Aulnay



16.07 Le Blanc-Mesnil



16.08 Le Bourget RER



16.09 La Courneuve «Six routes»



16.10 Saint-Denis Pleyel

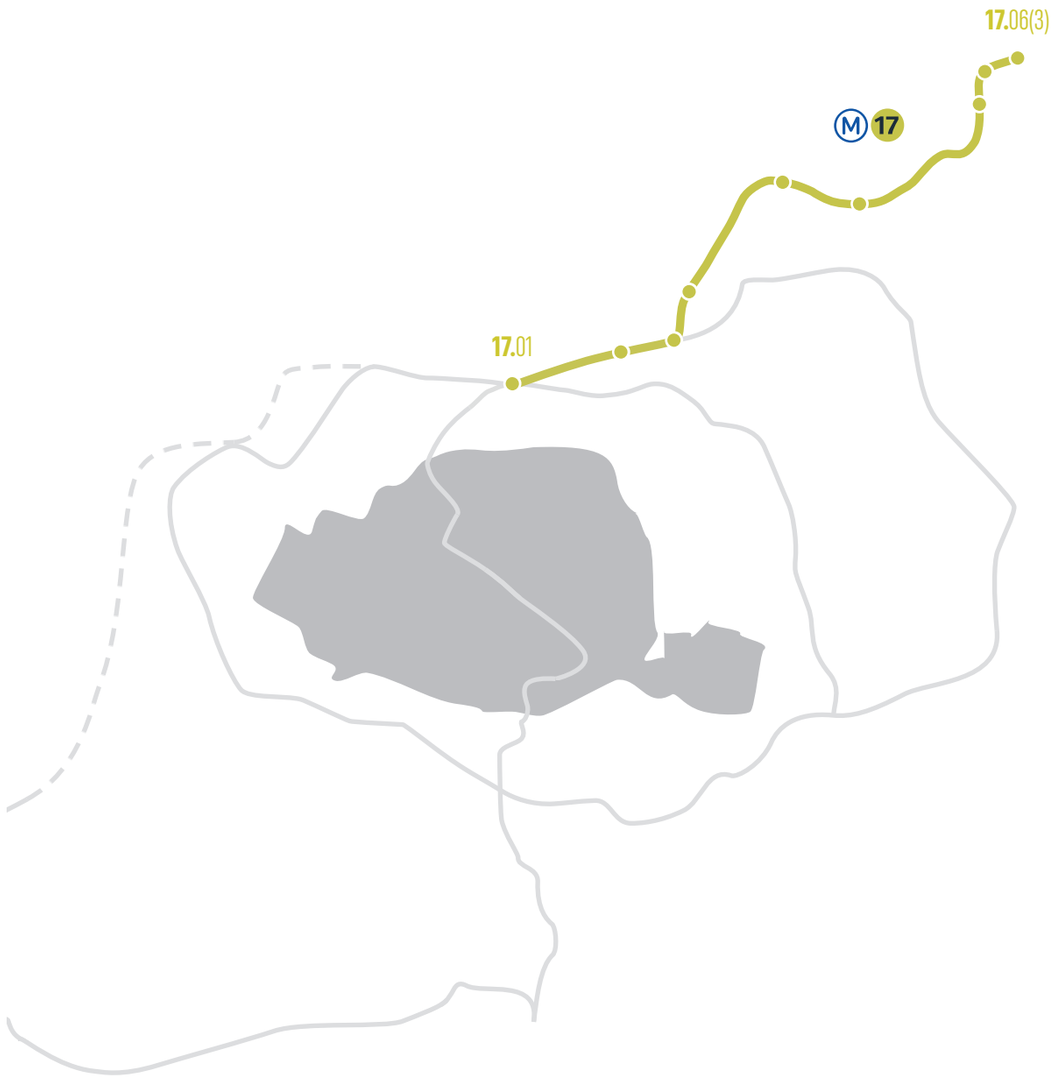


Fig. 7 ↑

Future ligne 17 [Plan simplifié]



17.01 Saint-Denis Pleyel



17.02 La Courneuve «Six routes»



17.03 Le Bourget RER



17.04 Le Bourget Aéroport



17.05(1) Parc des Expositions



17.05(2) Triangle de Gonesse



17.06(1) Aéroport CDG T2



17.06(2) Aéroport CDG T4



17.06(3) Le Mesnil-Amelot

Fig. 8 →

Quartiers de gare de la ligne 17 dans un rayon de 500 mètres [Photographies aériennes]



Fig. 9 ↑

Future ligne 18 [Plan simplifié]



18.01 Aéroport d'Orly

18.02 Antonypole / *Antonypole-Wissous Centre**

18.03 Massy Opéra

18.04 Massy - Palaiseau

18.05 Palaiseau / *Marguerite Perey**

18.06 Orsay-Gif / *Moulon Campus**

18.07 CEA Saint-Aubin / *Christ-de-Saclay**

18.08 Saint-Quentin Est / *Guyancourt**

18.09 Satory

18.10 Versailles Chantiers

Fig. 10 →

Quartiers de gare de la ligne 18 dans un rayon de 500 mètres [Photographies aériennes]

* *Nouveaux noms de quartiers*

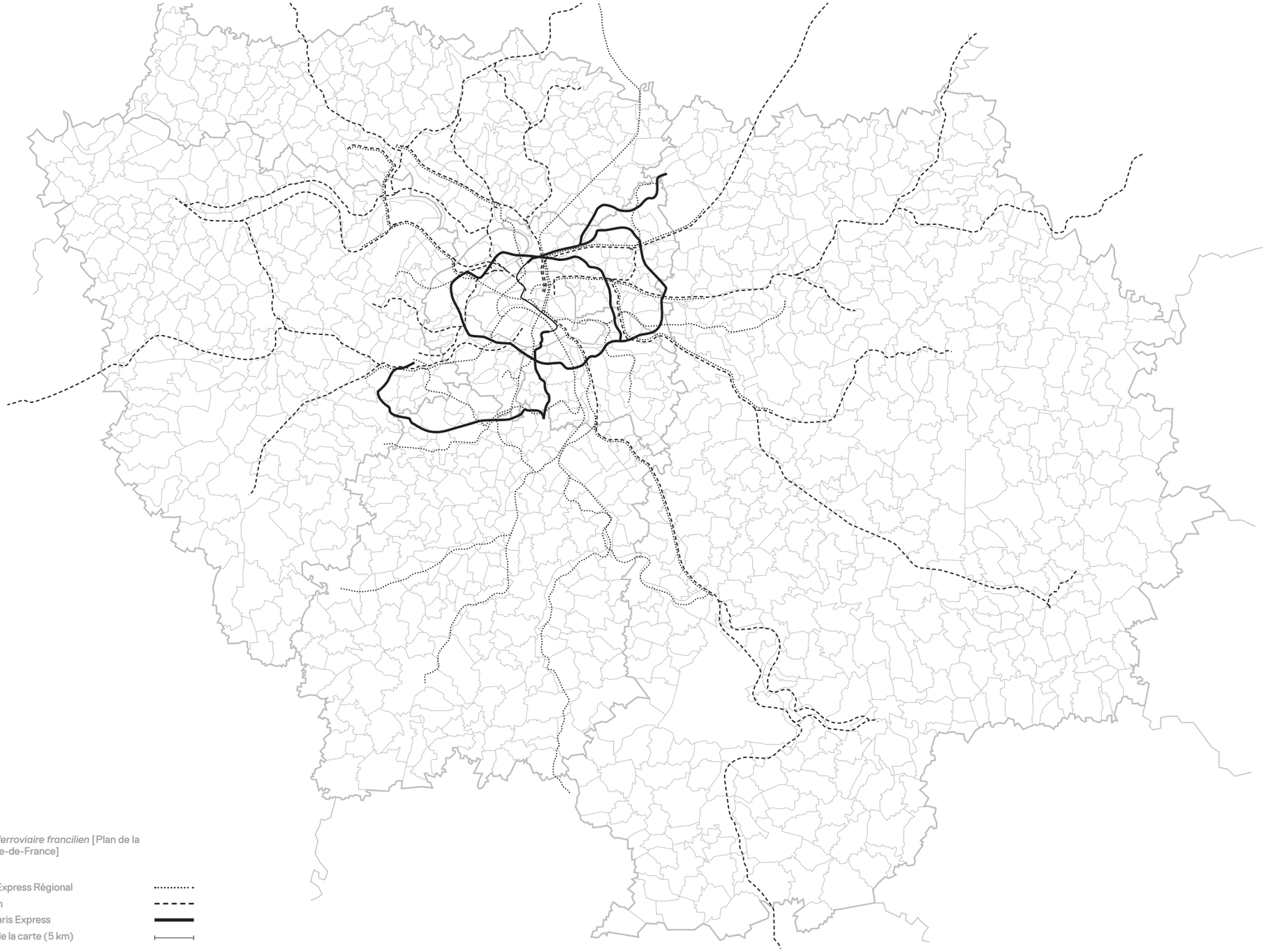


Fig. 11

Réseau ferroviaire francilien [Plan de la Région Île-de-France]

Réseau Express Régional
Transilien
Grand Paris Express
Échelle de la carte (5 km)

68
Nombre de nouvelles gares

1,14 millions
Nombre d'habitants dans les quartiers de gare du Grand Paris Express

200 kilomètres
Longueur du nouveau réseau en 2035

90 %
Pourcentage de voies souterraines

153
Nombre de communes traversées

21
Nombre de tunneliers en activité

50 millions
Tonnes estimées de déblais sur les chantiers du Grand Paris Express

36,1 milliards
Coût de l'investissement en euros

Fig. 12 ↑

Chiffres concerant le Grand Paris Express [Données]

0

TABLE DES MATIÈRES 23

1 INTRODUCTION 27
1.1 LES TRANSPORTS EN COMMUN DÉCARBONÉS : UNE RÉPONSE FACE À L'HÉGÉMONIE DE L'AUTOMOBILE EN ÎLE-DE-FRANCE
1.2 LE GRAND PARIS EXPRESS : UN OUTIL ESSENTIEL REDÉFINISSANT LES TERRITOIRES FRANCILIENS
1.3 DÉFINITION DES NOTIONS ET CLARIFICATION DE LA PROBLÉMATIQUE

2 APPROCHE ANALYTIQUE DES QUARTIERS DE GARE : QUELLE MÉTHODOLOGIE ? 35
2.1 MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE
2.2 APPROCHE HISTORIQUE : COMPRENDRE LE RÔLE DES GRANDS PROJETS DE MOBILITÉ DANS L'ÉVOLUTION DU TISSU URBAIN
2.3 APPROCHE STATISTIQUE : PROFIL DES QUARTIERS ET COMPARAISONS TYPOLOGIQUES
2.4 APPROCHE QUALITATIVE : UNE ANALYSE APPROFONDIE
2.5 SYNTHÈSE GLOBALE DE L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

3 ÉVOLUTION URBAINE DE L'ÎLE-DE-FRANCE : UN ACCOMPAGNEMENT PAR LES PROJETS INFRASTRUCTURELS STRUCTURANTS 45
3.1 LE MÉTROPOLITAIN PARISIEN : PREMIER PROJET INFRASTRUCTUREL D'ENVERGURE
3.2 LE PLAN DELOUVRIER : PREMIÈRE GRANDE ÉTAPE D'UNE PLANIFICATION URBAINE EN ÎLE-DE-FRANCE
3.3 LE GRAND PARIS EXPRESS : UNE RÉPONSE CONTRASTÉE FACE AU DEVENIR DES TERRITOIRES TRAVERSÉS

4 LES 68 QUARTIERS DE GARE : DE FORTS CONTRASTES AUTOUR DE LA CEINTURE PARISIENNE 63
4.1 LES QUARTIERS DE GARE : UNE DENSITÉ RELATIVEMENT FAIBLE MAIS CONTRASTÉE
4.2 LA QUÊTE D'UN NOUVEL ÉQUILIBRE TERRITORIAL AU SEIN DES QUARTIERS DE GARE
4.3 LE DÉFI DE LA DENSIFICATION EN MILIEU URBAIN DENSE
4.4 SYNTHÈSE : UNE CLASSIFICATION DES QUARTIERS PAR DEGRÉ DE RESSEMBLANCE

5 SIX QUARTIERS REPRÉSENTATIFS : ANALYSE QUALITATIVE CIBLÉE POUR CHAQUE TYPE 117
5.1 SÉLECTION DES QUARTIERS REPRÉSENTATIFS POUR CHAQUE TYPE
5.2 TYPE 1 : DRANCY - BOBIGNY
5.3 TYPE 2 : MASSY-PALAISEAU
5.4 TYPE 3 : LES GRÉSILLONS
5.5 TYPE 4 : SAINT-QUENTIN EST
5.6 TYPE 5 : BOIS-COLOMBES
5.7 TYPE 5 : CHRIST-DE-SACLAY
5.8 SYNTHÈSE

6 LE QUARTIER DE DRANCY-BOBIGNY : VERS LA STRATÉGIE DE DENSIFICATION 185
6.1 CHOIX DU QUARTIER ET DU SITE
6.2 QUELLE VISION POUR LE QUARTIER DE DRANCY-BOBIGNY ?

7 CONCLUSION 195

8 ENTRETIENS 199
8.1 ENTRETIEN AVEC BIANCA BONNEAU

9 BIBLIOGRAPHIE & LISTE DES FIGURES 203

1

1.1 LES TRANSPORTS EN COMMUN DÉCARBONÉS : UNE RÉPONSE FACE À L'HÉGÉMONIE DE L'AUTOMOBILE EN ÎLE-DE-FRANCE

L'Île-de-France, à l'instar de tous les territoires français, est profondément marqué par l'omniprésence de l'usage de la voiture comme moyen de déplacement. Cela s'avère d'autant plus marquant dans les zones périurbaines ou rurales dans lesquelles l'offre de transport en commun est insuffisante et ne semble pas être en adéquation avec les besoins de la société en termes de mobilité. La stratégie d'aménagement par l'étalement urbain et la sectorisation des villes a fait de la voiture une nécessité pour beaucoup de citoyens. De plus, dans la plupart des cas, elle reste le moyen de transport le plus rapide et le plus confortable pour les trajets quotidiens ou occasionnels[1]. Cette réalité sociétale est constamment alimentée par une communication publicitaire qui, depuis des décennies, façonne l'imaginaire collectif autour de l'automobile. Les campagnes publicitaires valorisent l'automobile comme un symbole de liberté, un outil de découverte ou une porte vers l'aventure (fig. 13).

Malgré ses avantages certains, l'usage de la voiture et plus généralement celui des transports, émet des gaz à effet de serre qui sont en parti la cause du réchauffement climatique. En France, durant l'année 2022, le secteur des transports a émis 32 % des gaz à effet de serre dont près de 94 % sont imputables aux transports routiers. Il s'agit ici de données concernant la France métropolitaine, cependant celles-ci varient d'un territoire à l'autre où les modes de déplacements privilégiés ne sont pas les mêmes. Les émissions dues aux déplacements pendulaires sont nettement plus basses dans les communes où le réseau de transport en commun est développé et performant, comme c'est le cas dans les grandes aires urbaines[2], où l'usage de la voiture n'est pas indispensable et peut même parfois devenir contraignant.

Au-delà du réchauffement climatique, le transport routier dégrade aussi la qualité de l'air par l'émission de polluants atmosphériques tels que le dioxyde d'azote (NO_2) et le monoxyde de carbone (CO). Il émet également des particules de plus petites tailles, inférieures à 2,5 µm, qui proviennent principalement de l'échappement des véhicules et de l'usure des routes. Une exposition prolongée à ces polluants peut entraîner des maladies graves comme des infections respiratoires ou des cancers pulmonaires[3].

Au même titre que la pollution atmosphérique, les citoyens résidant le long des axes routiers majeurs tels que les grands boulevards, le long du périphérique parisien ou les routes nationales (sur lesquelles le bruit peut être supérieur à 75 dB(A)) subissent des nuisances sonores. Une exposition prolongée à des niveaux de bruit dépassant 85 dB(A) peut entrainer des risques à moyen ou long terme, notamment de pertes auditives liées à une audition chronique dans des environnements bruyants[4]. Selon une étude croisée de *Bruitparif* et *Airparif*, 80 % des franciliens sont exposés à une pollution sonore et atmosphérique excédant les recommandations de l'OMS[5].

Pendant la seconde moitié du XXème siècle, la question de la mobilité de banlieue à banlieue s'est en partie résolue avec un système autoroutier organisé de manière radiale et axiale[6]. Cependant, l'absence de transports en commun efficaces en petite et grande couronne aggrave les inégalités territoriales. Pour les citoyens ne possédant pas de véhicules motorisés, l'accessibilité à l'emploi, au logement et au divertissement est bien plus compliquée. Le développement de transports en commun efficaces et fiables se doit d'être un outil de justice sociale afin d'atténuer les inégalités territoriales en Île-de-France et garantir à chacun une meilleure accessibilité aux transports en commun.

Même si les modes de déplacements restent aujourd'hui dominés par la voiture en Île-de-France (avec près d'un tiers des déplacements), une diminution de son usage se confirme depuis une vingtaine d'année particulièrement à Paris et en petite couronne. Cette tendance ne reflète pas une baisse de la mobilité, bien au contraire, mais s'explique par le développement du réseau de transports en commun avec l'arrivée du tramway à partir des années 1990, l'accroissement des mobilités douces (comme le vélo ou la marche à pied) et l'augmentation des restrictions concernant l'usage de la voiture[7]. L'extension des réseaux de transports en commun doit se poursuivre en Île-de-France notamment avec le Grand Paris Express. Ce projet bouleversera la mobilité en petite et grande couronne en offrant des connexions plus rapides et plus fluides. Toutefois, il devra relever d'autres défis majeurs, comme celui de l'aménagement urbain.

1.2 LE GRAND PARIS EXPRESS : UN OUTIL ESSENTIEL REDÉFINISSANT LES TERRITOIRES FRANCILIENS

Au regard de ses nombreux effets négatifs, l'étalement urbain doit, autant que possible, être évité dans toute stratégie d'aménagement. L'une des conséquences les plus impactantes est la consommation excessive de sols agricoles et naturels. De surcroit, ce modèle s'accompagne souvent d'une différenciation fonctionnelle, entraînant une ségrégation des activités humaines qui augmente la distance à parcourir. Ainsi, l'usage de la voiture en devient presque inéluctable amplifiant les impacts environnementaux associés tant à la construction qu'à l'exploitation des réseaux d'infrastructures.[8]

Par son attractivité, la région Île-de-France a toujours connu une augmentation démographique élevée entrainant un phénomène d'étalement urbain significatif et ce malgré une longue lutte contre ce phénomène réaffirmé à de nombreuses reprises. Même si aujourd'hui l'étalement est quatre fois moins important par rapport aux années 1980, l'Île-de-France continue d'artificialiser en moyenne 840 hectare par an. La région accueille près de 20% de la population française sur seulement 2 % du territoire national ce qui exerce une véritable pression sur les espaces agricoles et naturels rendant la région plus vulnérable.[9]

L'Île-de-France souffre de profonds déséquilibres territoriaux de différentes natures. Le principal concerne la

1

MERLIN, Pierre, 1991. *L'urbanisme*. Paris : Presses Universitaires de France. Que sais-je ?. ISBN : 978-2-7154-1049-7. Page 97

2

SÉDILLOT, B. (dir.), 2023. *Déplacements domicile-travail : des émissions de gaz à effet de serre très variables selon les territoires*. Édition 2023. Paris : Service des Données et Études Statistiques (SDES). ISSN : 2557-7580. Page 1

3

SÉDILLOT, Béatrice (direction), 2024. *Chiffres clés des transports*. Édition 2024. Paris : Service des Données et Études Statistiques (SDES). ISSN : 2557-7580. Page 50

4

Données cartographiques fournies par l'observatoire du bruit en Île-de-France [en ligne]. Disponible sur : https://www.bruitparif.fr/cartographie-air-bruit-en-ile-de-france/ [consulté le 08 décembre 2024].

5

Le Monde (MANDARD, S.), 28 mai 2024. *Près de 9,7 millions d'habitants d'Île-de-France sont exposés à une pollution sonore et atmosphérique qui « excèdent fortement » les recommandations de l'OMS* [en ligne]. Disponible sur : https://www.lemonde.fr/planete/article/2024/05/28/pres-de-9-7-millions-de-franciliens-sont-exposes-a-une-pollution-sonore-et-atmospherique-qui-depasse-les-recommandations-de-l-oms_6235974_3244.html [consulté le 10 décembre 2024]

6

MERCURIALI, Mathieu, 2023. Les nouveaux visages du Grand Paris. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. *Métro ! Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Page 171

7

PELLOUX, Patricia (dir.), 2021. *Évolution des mobilités dans le Grand Paris : Tendances historiques, évolutions en cours et émergentes*. Étude. Urbanisme. Paris : APUR. Pages 12-14 / 35 / 40. Disponible sur : https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-mobilites-grand-paris-tendances-historiques-evolutions-cours-emergentes#:~:text=Ce%20sont%20169%20nouvelles%20gares,à%20moins%20de%202%20km.

8

REY, Emmanuel, LUFKIN, Sophie, 2015. *Des friches urbaines aux quartiers durables*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes. Le savoir suisse. ISBN : 978-2-88915-141-7. Pages 11-12

9

Institut Paris Région, 2020. *Zéro artificialisation nette, un défi sans précédent*. Note rapide. Paris : Institut Paris Région. Page 2. Disponible sur : https://www.institutparisregion.fr/



Fig. 13 ↑

D'YLEN, Jean. *Cottin et Desgouttes, l'avion de la route* [affiche], 1926. Bibliothèque Nationale de France.

relation entre la capitale et sa banlieue pouvant être résumé à la cohabitation entre un territoire asservi et desservi. En tant que capitale, Paris concentre un grand nombre d'emplois et d'activités, attirant quotidiennement des milliers de franciliens s'y rendant pour y travailler. De plus, les nombreuses infrastructures situées dans le Grand Paris conçues au service de Paris illustrent cet état de dépendance des banlieues mobilisées pour soutenir le fonctionnement de la métropole parisienne[10]. L'autre déséquilibre majeur réside dans l'opposition entre l'Est et l'Ouest de la région parisienne, le Grand Paris est le territoire le plus riche de France mais aussi celui qui connaît le taux de pauvreté le plus élevé du pays[11].

Le Grand Paris Express tentera de renforcer les pôles régionaux et d'instaurer un polycentrisme équitable à l'échelle de la Métropole du Grand Paris pour rendre les territoires moins dépendants de Paris tout en réduisant les inégalités territoriales qui affectent la région.

Le Grand Paris Express, à travers ses gares nouvelles, offrira aux franciliens, non seulement un accès facilité à la ville capitale mais permettra aussi l'émergence sur l'ensemble du territoire de nouveaux bassins de vies et d'activités. Pour les territoires de la petite et grande couronne, c'est sans doute ce deuxième point qui est le plus essentiel. Pour réaffirmer leur rôle au sein de la métropole, ils pourront s'appuyer sur ce qui définit la gare en tant que tel. Perçue à la fois comme un repère architectural ouvert sur la ville et un catalyseur de flux, la gare affirme, autour d'elle, une centralité parfois perdue, effacée par l'attraction de la ville capitale.[12]

La gare offre, à chaque territoire, l'opportunité de devenir un pôle d'ordre intercommunal, régional voire national. À l'aide d'une mobilité facilitée et de multiples connexions avec le réseau existant, la gare renforce l'accessibilité et la visibilité des territoires, amplifiant leur rayonnement et leur attractivité. Elle redéfinit la perception de l'espace-temps : des lieux autrefois perçus comme éloignés deviennent proches, réinscrivant ces territoires dans une nouvelle « *carte mentale collective* ».[13]

En tant que porte d'entrée, la gare permettra la venue de nouveaux citoyens, qui, au même titre que les résidents actuels, seront appelés à être les acteurs d'une nouvelle dynamique urbaine. Toutefois, cet atout s'accompagne également d'un défi : la gare, par nature, est aussi une porte de sortie facilitant le départ des résidents du quartier pour travailler ou se divertir ailleurs.

Il incombe donc à chaque territoire de se distinguer afin d'attirer et maintenir ses résidents. La transformation urbaine, impulsée grâce à l'implantation de la gare, devra s'appuyer sur des projets aux programmes à la fois mixtes et innovants tout en respectant l'identité du quartier. Pour affirmer un ancrage territorial solide de la gare dans son environnement urbain proche et établir une liaison urbaine cohérente, la transformation urbaine doit débuter par l'aménagement de l'espace public. Qu'il s'agisse de connexions entre le pôle multimodal et la gare ou entre le quartier et la gare, l'espace public se doit d'être attractif et accessible, car la marche s'impose comme étant le seul dénominateur commun entre la gare et son environnement immédiat. Elle devient le lien unificateur permettant à la gare de s'inscrire dans le quartier et de s'y ancrer naturellement.[14]

Au-delà de l'amélioration de la mobilité en banlieue, beaucoup d'autres défis attendent le Grand Paris Express. Il s'agira notamment d'encourager un aménagement urbain favorisant la densification autour des pôles gare, afin de renforcer le poids et l'attractivité de chaque territoire au sein de la métropole. Cette transformation devra s'inscrire dans une démarche durable, privilégiant la reconversion des friches urbaines et dans une logique locale, respectueuse de l'identité et des spécificités de chaque quartier.

10

PASSALACQUA, Arnaud, 2023. Les banlieues d'un territoire asservi à un territoire desservi ?. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. *Métro ! Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Pages 93-94

11

Rapport de la Chambre régionale des comptes d'Île-de-France, Mars 2024. *La politique d'aménagement sur le territoire du Grand Paris*. Rapport d'information. Noisiel : Chambre régionale des comptes d'Île-de-France. Page 6

12

PERRAULT, Dominique, 2023. Le groundscape et le territoire. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. *Métro ! Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Page 28

13

RAMBERT, Francis, 2023. L'architecture dans la dynamique des flux. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. *Métro ! Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Page 47

1.3 DÉFINITION DES NOTIONS ET CLARIFICATION DE LA PROBLÉMATIQUE

Afin de mieux saisir le sens de la problématique et de la thématique traitée dans le cadre de l'énoncé théorique, il convient désormais de définir les notions essentielles.

La première d'entre elles concerne la densification, un des enjeux majeurs du Grand Paris Express. Pour reprendre la définition de Pierre MERLIN, la densification est un « *processus de transformation d'un tissu urbain où des bâtiments occupant le sol avec une faible densité sont peu à peu remplacés par des bâtiments ayant une densité (coefficient d'occupation du sol) plus élevée* »[15]. Le processus de densification, à travers la définition de la densité définie par le « *rapport entre un indicateur statistique et une surface* », peut être perçu comme une notion plurielle. Le processus de densification dans un quartier peut impliquer de nombreux indicateurs en réponse à des besoins spécifiques tels que la densification d'espaces publics ou d'espaces verts, la densification de population ou d'emploi ou encore la densification d'équipements publics[16]. Ce sont autant d'indicateurs qui peuvent coduire à réaffirmer une nouvelle dynamique urbaine intrinsèque au quartier de gare.

La notion de dynamique urbaine locale, utilisée dans ce travail, peut être liée au thème de la centralité. Cette dernière est définie par Jacqueline BEAUJEU-GARNIER dans le Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement comme « *l'action d'un élément sur sa périphérie [...] Elle dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité*»[17].

La centralité peut qualifier différents éléments aux échelles multiples allant des centres urbains aux équipements spécialisés exerçant dans chacun des cas une attraction particulière. Dans le cas spécifique de l'énoncé théorique, la centralité se détermine comme la concentration d'un certain nombre d'éléments urbains formant ensemble un espace de



Fig. 14 ↑

Construction de la ligne 18 à proximité du Commissariat à l'énergie atomique (CEA) [photographie], Décembre 2024.

14

DETAVERNIER, Pauline, 2023. *Le marcheur de la gare, une architecture des corps*. Genève : MétisPresses. Vues-Densemble. ISBN : 978-2-940711-29-1. Page 11

15

MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise, 2015. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. 7ème édition. Paris : Presses Universitaires de France. Quadrige. ISBN : 978-2-13-063068-5. Page 276

vie collectif dense et cohérent et qui participent au renforcement de l'identité du territoire de manière à le rendre moins dépendant de Paris et des territoires alentours. Les espaces exprimant une nouvelle centralité se caractérisent aussi bien par des équipements publics, des lieux de consommation ou des espaces extérieurs. Leur objectif premier est de capter les flux à l'intérieur du territoire plutôt qu'à l'extérieur de celui-ci afin de le rendre plus autonome.

Dans ce travail de recherche, il sera aussi question d'identité du territoire. Bien que situés dans une même zone administrative (la Métropole du Grand Paris et la Région Île-de-France), ces territoires sont tous différents et se distinguent chacun par une identité qui leur est propre. L'approche identitaire d'un quartier dépend du point de vue de celui qui en donne la définition.

À titre d'exemple, un habitant et un planificateur ne se basent pas sur les mêmes critères pour la définir. La définition donnée par le résident se rapproche d'un ressenti ou de situations vécues propres au sentiment d'appartenance, c'est-à-dire l'expérience quotidienne que ce dernier entretient avec son quartier[18]. En revanche, pour les architectes et les urbanistes, l'identité se détermine selon des éléments qui ont façonné et qui établissent une cohérence territoriale. La morphologie du bâti, les matériaux, la structure des espaces publics, les monuments, le développement urbain passé et l'histoire sont autant d'éléments participant à la définition de l'identité d'un quartier.

À travers le projet de densification, l'identité du territoire peut évoluer de manières différentes. L'identité peut disparaître et y être remplacée par une nouvelle, si ce dernier est le témoin d'un renouvellement urbain conséquent. Mais l'identité peut aussi y être conservée voire renforcée.

L'énoncé théorique et le projet de master se baseront sur le deuxième principe qui consiste à conserver l'identité du quartier de gare qu'elle soit renforcée ou complétée par un autre programme.

Suite à l'énumération des divers enjeux rencontrés en Île-de-France et à la suite de la clarification des concepts régissant l'énoncé théorique, il est désormais nécessaire de poser les bases de la problématique qui orientera l'axe de recherche sur l'ensemble du projet de master, englobant la partie théorique et la partie projectuelle. Cette problématique se formule ainsi : *Comment engager une nouvelle dynamique urbaine locale inhérente à chaque quartier de gare sous le prisme d'une stratégie de densification durable ?*

16

MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise, 2015. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. 7ème édition. Paris : Presses Universitaires de France. Quadrige. ISBN : 978-2-13-063068-5. Page 236

17

MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise, 2015. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. 7ème édition. Paris : Presses Universitaires de France. Quadrige. ISBN : 978-2-13-063068-5. Pages 138-139

18

BITTNER, R., 2010. Urbane Identitäten: Wirklichkeit oder Wunschvorstellung. Dans : SCHRÖDER, T. (dir.). *Identität bauen. Positionen zum Wesen unserer gebauten und gelebten Umwelt*. 1ère édition. Berlin : Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Pages 4-5

2

APPROCHE ANALYTIQUE DES QUARTIERS DE GARE : QUELLE MÉTHODOLOGIE ? 35

2.1 MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE

La méthodologie proposée devra non seulement répondre aux enjeux définis, mais aussi permettre de guider l'analyse vers la sélection d'un quartier spécifique où pourra être développé un projet de densification adapté et cohérent avec les besoins urbains.

Ainsi, il s'agira de se demander : *Quelle méthodologie d'analyse faudra-t-il élaborer pour étudier les quartiers situés autour des gares du Grand Paris Express, afin de formuler une stratégie de densification urbaine répondant à la problématique posée ?*

La question peut paraître anodine, mais le choix du sujet se confronte à plusieurs réalités qu'il est crucial de considérer.

Premièrement, le projet du Grand Paris Express, bien que relativement récent, a déjà fait l'objet de nombreuses études. Celles-ci se concentrent non seulement sur le projet dans sa globalité, en analysant son impact sur la mobilité francilienne, mais également sur les effets qu'il engendre sur les quartiers autour des gares.

Bien que des méthodes d'analyse existent déjà et constituent une base solide, cette recherche vise à développer une nouvelle approche, spécifiquement adaptée à la problématique.

Deuxièmement, l'étude des quartiers autour des nouvelles gares s'avère complexe. D'une part, le dynamisme du territoire francilien et son évolution démographique l'inscrivent dans un processus continu d'urbanisation et de renouvellement urbain, rendant difficile une analyse précise de son état actuel. D'autre part, le grand nombre de quartiers concernés, soit soixante-huit, rend une analyse urbaine détaillée de chacun d'entre eux impossible.

Pour répondre aux enjeux de l'analyse, la méthodologie doit reposer sur trois piliers essentiels : la pluridisciplinarité, l'approche multiscalaire et la variété des sources.

L'étude doit couvrir un large éventail de domaines pour saisir toutes les dimensions qui définissent chaque quartier. Une approche pluridisciplinaire est indispensable pour toute analyse urbaine et architecturale, car elle permet de croiser différents champs d'étude afin d'obtenir une compréhension globale, approfondie et cohérente. Cette méthodologie s'articule autour de trois axes complémentaires : une triple approche historique, statistique et qualitative.

- L'**approche historique** examinera les évolutions urbaines liées aux projets de mobilité à l'échelle de l'Île-de-France.
- L'**approche statistique** analysera l'ensemble des soixante-huit quartiers de gare, principalement de manière quantitative, permettant de les comparer puis de classer selon des groupes typologiques.
- L'**approche qualitative** s'articulera autour de deux échelles. Une première échelle examinera en détail six quartiers sélectionnés, un dans chaque groupe typologique, puis une seconde échelle se concentrera exclusivement sur le quartier qui accueillera le projet de densification.

Pour mettre en œuvre cette stratégie d'analyse de manière optimale, il est essentiel de recourir à des outils diversifiés, adaptés à chaque type et à chaque échelle. Ce chapitre présentera les outils qui seront utilisés ainsi que leur provenance pour chaque approche.

Ainsi, cette méthodologie a pour objectif d'explorer toutes les typologies urbaines présentes sur le territoire, en s'appuyant sur l'analyse de quartiers représentatifs. Elle aboutira à la sélection d'un quartier pertinent, offrant des conditions distinctives pour accueillir le projet de densification.

2.2 APPROCHE HISTORIQUE : COMPRENDRE LE RÔLE DES GRANDS PROJETS DE MOBILITÉ DANS L'ÉVOLUTION DU TISSU URBAIN

2.2.1 Échelle d'analyse : Région Île-de-France

L'approche historique constitue la première étape d'analyse. Son rôle est essentiel pour la compréhension de l'état actuel des quartiers. Leur connaissance commence par le passé du territoire sur lequel ils sont rattachés. C'est pour cela que la phase historique s'étend sur l'ensemble du territoire francilien.

Dans cette phase, il s'agira de comprendre quels facteurs ont bouleversé le tissus urbain francilien, en particulier à Paris ainsi que dans petite et grande couronne, à travers plusieurs étapes clés.

L'analyse abordera trois grandes thématiques : la création du métropolitain parisien, la création des villes nouvelles et du Réseau Express Régional, ainsi que le projet du Grand Paris Express.

Il sera nécessaire de se demander, à chaque étape de l'évolution urbaine, si celle-ci résulte de facteurs sociétaux, tels que l'augmentation démographique, de facteurs économiques, comme le passage de l'économie primaire à l'économie secondaire ou la désindustrialisation, ou de facteurs politiques, comme la création des villes nouvelles ou le projet du Grand Paris Express.

Cette analyse s'attachera à chaque étape à identifier les influences réciproques entre urbanisme et mobilité, afin de déterminer si l'aménagement urbain a conditionné l'offre de transport ou si les nouvelles mobilités ont guidé le développement urbain.

Le choix de s'intéresser à l'ensemble de la région découle de la volonté de commencer l'analyse par une vision globale, qui servira ensuite à mieux appréhender chacun des soixante-huit quartiers de gare.

2.2.2 Outils : perspectives croisées pour une analyse globale

Pour la phase historique, il convient de se documenter à partir d'ouvrages rédigés par les historiens et les géographes. Mais d'autres types d'ouvrages seront nécessaires pour mieux comprendre les évolutions passées.

Les historiens et géographes ont pour tâche de transmettre un récit fondé sur une approche scientifique. Pour ce faire, ils collectent des sources variées, les analysent de manière critique et les interprètent afin de restituer une vision cohérente et précise des dynamiques passées et présentes.

L'historien se concentre sur les événements, les contextes et les décisions qui ont façonné le territoire à travers le temps, tandis que le géographe s'attache à comprendre l'organisation et les interactions spatiales des territoires. Ensemble, leurs analyses permettent d'éclairer les enjeux actuels et d'offrir des clés de lecture pour orienter les choix futurs.

En complément des travaux des historiens et des géographes, il est aussi d'usage de s'appuyer sur des recherches plus récentes menées par des architectes et urbanistes. Ces derniers offrent une perspective différente et souvent complémentaire.

À travers leurs récits, leurs analyses, et leurs travaux interdisciplinaires, réalisés parfois dans le cadre de publications, de recherches académiques ou d'expositions, ils apportent un regard critique sur les transformations urbaines, qu'elles soient actuelles ou passées. Leurs approches permettent de mieux comprendre les interactions entre les structures physiques de la ville, les politiques d'aménagement, et les besoins des habitants.

En ce qui concerne le Grand Paris Express, Les journalistes offrent une autre perspective intéressante. Leur regard, souvent ancrée dans l'actualité, complète les approches des

historiens, géographes, architectes et urbanistes. Leur travail, centré sur une couverture immédiate des enjeux, permet de rendre compte des dynamiques en cours et d'apporter un éclairage sur les perceptions et réactions des différents acteurs concernés.

À travers des reportages, des témoignages et des interviews d'habitants, de responsables politiques ou d'acteurs locaux, les journalistes capturent le ressenti sur le terrain. Cette approche permet de nuancer et d'enrichir les informations communiquées par l'entreprise publique ou les collectivités locales, en mettant en lumière des enjeux concrets tels que l'acceptabilité sociale des projets, les attentes des habitants ou les tensions éventuelles autour des transformations urbaines. En ce sens, leur contribution aide à relier les analyses techniques et historiques à une réalité vécue, essentielle pour une compréhension complète du projet.

2.1.3 Synthèse

Cette phase aura pour objectif de synthétiser et d'interpréter les grandes étapes de l'évolution urbaine en Île-de-France, en s'appuyant sur un texte explicatif enrichi par des illustrations cartographiques et photographiques.

2.3 APPROCHE STATISTIQUE : PROFIL DES QUARTIERS ET COMPARAISONS TYPOLOGIQUES

2.3.1 Échelle d'analyse : ensemble des soixante-huit quartiers de gare du Grand Paris Express

La deuxième étape de la recherche s'appuie sur une analyse statistique. Elle se définit par son caractère scientifique et concerne l'ensemble des soixante-huit quartiers de gare.

En tant que première phase faisant intervenir les quartiers de gare, il est crucial de prendre en compte l'ensemble des quartiers afin de fournir une vision globale et de garantir une égalité de traitement. Une approche objective est essentielle à ce stade pour assurer que chaque quartier soit étudié de manière équitable, indépendamment de ses caractéristiques urbaines spécifiques.

L'analyse aura pour objectif de révéler des tendances générales reliant certains quartiers, tout en identifiant des particularités locales qui permettront de mieux comprendre les différences territoriales au sein du réseau.

Pour garantir cette égalité de traitement et au vu du nombre de gares à analyser et de la variété des données à prendre en compte, l'analyse quantitative s'avère donc la meilleure approche à ce stade.

Compte tenu du grand nombre de gares à analyser et de la diversité des données à examiner, l'analyse quantitative se présente comme la méthode la plus appropriée. Elle offre une approche systématique et factuelle, indispensable pour assurer un traitement uniforme et une compréhension approfondie des dynamiques territoriales dès cette première étape.

La limite d'étude a été fixée à un rayon de 500 mètres autour de chaque point de référence. Cette distance, correspondant à environ 5 minutes de marche depuis le point le plus éloigné jusqu'à la gare, a été choisie comme un standard uniforme, indépendamment des caractéristiques propres à chaque quartier, afin de garantir une analyse cohérente et comparable entre les zones étudiées.

À l'issue de cette étape, une phase de classification sera réalisée pour regrouper les quartiers en différents profils typologiques. Ce regroupement servira de base pour sélectionner un quartier représentatif de chaque type, qui fera l'objet d'une analyse plus approfondie dans une deuxième phase[1].

2.3.2 Outils : sources plurielles et limites des études monographiques

Pour aborder cette analyse avec rigueur, les données collectées doivent être issues de sources plurielles. Toutefois, la diversité des sources disponibles pour ce type d'étude peut parfois être restreinte.

La provenance des données est presque exclusivement issue d'organismes publics tels que l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques), la région Île-de-France ou l'État à par le biais de ses agences publiques. Bien que la fiabilité de ces données ne soit pas remise en question, il peut être utile de compléter cette base avec des données issues d'associations ou d'organismes indépendants.

Cependant, les analyses concernant les quartiers de gare ne sont pas rares et sont menées pour la plupart d'entre elles par le même organisme public : l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme). Ce dernier a réalisé une analyse monographique pour chacun des soixante-huit quartiers de gare dans un diamètre de 800 mètres autour de la gare.

Ces études analysent les densités de population et d'emplois, le cadre urbain et paysager du quartier, les évolutions démographiques, familiales et sociales, la mobilité, les espaces publics et les dynamiques de construction et projets à venir.

Malgré une analyse qui semble complète, certains éléments clés qui permettent une compréhension fine des quartiers sont minimisés ou ne sont pas traités. Par exemple, les analyses font l'état d'une approche fonctionnelle des quartiers qui se fait au détriment d'une lecture plus qualitative des espaces de vie. Ainsi, les spécificités faisant la richesse culturelle, patrimoniale, architecturale ou sociale n'y figurent souvent pas. Par ailleurs, les mutations urbaines passées et leur relation avec l'histoire ne sont pas mentionnées, n'interrogeant pas l'impact des mutations précédentes sur le respect de l'identité du quartier. De plus, les analyses s'intéressent à l'évolution des bâtiments construits ou en projets autour de la gare mais minimise les risques de gentrification.

Les monographies fournissent une bonne introduction au sujet et donnent accès à des données exploitables cependant le manque de certaines informations tend à donner une vision homogénéisante des quartiers de gare et minimise ce qui en fait leur spécificité.

Les sources alternatives restent limitées et disposent parfois de données insuffisamment exploitables pour une analyse approfondie des quartiers de gare.

Les données collectées seront transformées en indicateurs permettant d'analyser les quartiers, notamment la densité de population, la répartition et le nombre d'espaces publics, le degré de mixité sociale, ainsi que la surface des friches industrielles et ferroviaires. Une partie de ces indicateurs sera spécifiquement utilisée pour la phase de classification.

2.3.3 Identification des types de quartiers : la classification par regroupement

La stratégie multiscalaire à de nombreux atouts. Cependant le passage d'une phase analytique à une autre, visant à réduire le nombre de quartiers à analyser, impose de recourir par une phase de classification.

Cette approche s'avère particulièrement essentielle lors de la transition entre l'analyse globale de l'ensemble

1

La phase de classification sera détaillée au chapitre : 2.3.3

des quartiers de gare et celle de quartiers sélectionnés. Son objectif est de regrouper ces quartiers de manière objective, en s'appuyant sur des indicateurs préalablement définis, afin de répondre à leurs besoins spécifiques et de maximiser leur potentiel unique.

L'enjeu de la classification est de regrouper les quartiers de gare par degré de ressemblance au sein de groupes typologiques. Les soixante-huit quartiers de gares seront répartis entre six types.

La méthode retenue pour permettre cette réduction est appelée « *analyse par composante principale (ACP)* ». Il s'agit d'une technique statistique permettant de simplifier un ensemble de données comportant un grand nombre de variables[2], tout en préservant l'essentiel des informations contenues dans ces données. L'ACP réduit la dimensionalité[3] d'un ensemble de données, c'est-à-dire qu'elle identifie des axes principaux qui expliquent les variations les plus importantes[4]. Ces axes, appelés « *composantes principales* », sont des combinaisons linéaires des variables initiales, calculées de manière à capturer les variations les plus significatives des données. Une caractéristique essentielle de ces composantes est qu'elles sont indépendantes les unes des autres (non corrélées), ce qui permet à chacune de refléter un aspect unique et distinct des informations contenues dans les données d'origine.

Les composantes principales sont ordonnées par importance : la première composante retient la plus grande part de la variation des données d'origine, la seconde explique une part plus petite, et ainsi de suite[5].

À titre d'exemple, la dimension 1 est la première composante principale et elle est calculée pour retenir la plus grande quantité possible de variation parmi toutes les dimensions. Généralement, plusieurs variables sont alignées avec la première dimension. Ensuite, la dimension 2 retient une quantité moins élevée de variabilité et ainsi de suite jusqu'à la dernière dimension. Lors de l'analyse, il est nécessaire de se concentrer sur les premières dimensions car elles capturent une part importante de l'information totale alors que les dernières dimensions ne représentent qu'une infime partie et ne sont, par nature, pas interprétables.

Il est nécessaire de suivre plusieurs étapes importantes pour le bon déroulement de l'analyse. Ici, ne sont expliquées de manière brève que les étapes lors de la classification et non les étapes préparatoires.

La première étape est appelée « *square loading* » et correspond au carré de la corrélation entre une variable initiale et une composante principale. Cela indique dans quelle mesure une variable est alignée avec une composante principale. Par exemple une variable proche de 1 va être alignée avec la composante principale tandis qu'une proche de 0 signifie que la variable est peu représentée par la composante principale en question.

La deuxième étape est d'évaluer la corrélation entre chaque variable alignée avec une composante principale afin de savoir si elles évoluent de manière identique ou opposée. Par exemple, les surfaces dédiées aux espaces verts et les espaces contenant des friches sont corrélés mais présentent une relation inverse : plus un quartier compte de friches, moins il dispose d'espaces verts, et inversement.

La dernière étape consiste à diviser l'ensemble des quartiers de gare en groupes de ressemblance. Cette dernière doit s'effectuer division par division et évaluer, à chaque nouvelle formation de groupe, la nécessité ou non de continuer la division selon la pertinence. Si des quartiers de gare ne semblent avoir aucune ressemblance au regard d'un certain nombre d'indicateurs, alors il est nécessaire de poursuivre le processus afin de créer des groupes distincts de quartiers aux caractéristiques similaires. (fig. 29)

Une fois que les quartiers sont répartis au sein de groupes, il faut les identifier avec un titre reprenant leurs caractéristiques principales puis sélectionner un quartier parmi chaque groupe pour débuter une nouvelle phase d'analyse.

2

Les données correspondent aux soixante-huit quartiers de gares tandis que les variables concernent les indicateurs préalablement définis pour permettre la classification.

3

Définition du dictionnaire LAROUSSE, dimensionalité : *caractéristique d'un objet sous le rapport de ses dimensions. Dans le contexte de l'analyse en composante principale, la dimensionalité fait référence aux nombres de variables utilisées pour décrire chaque donnée.*

4

Exemple : L'ACP ne travaille pas directement sur les variables originales (les indicateurs prédéfinis), qui peuvent varier considérablement dans leur nature et leurs unités. Elle transforme ces variables en composantes principales, offrant ainsi une nouvelle représentation des données, plus homogène et facilement exploitable pour l'analyse.

5

JOLLIFFE, Ian, 2002. *Principal Component Analysis, Second Edition*. 2ème édition. New York : Springer. Springer series in statistics. ISBN : 978-0-387-95442-4. Page 1.

2.3.4 Synthèse

Les données collectées seront utilisées comme indicateurs, tels que la densité de population, la répartition des équipements publics ou la superficie des espaces verts. Lorsque cela est possible, ces indicateurs seront représentés sous forme de diagrammes ou de schémas synoptiques. Ils prendront place sur une seule et même page afin de faciliter la comparaison entre les quartiers.

2.4 APPROCHE QUALITATIVE : UNE ANALYSE APPROFONDIE

2.4.1 Échelles d'analyses : quartiers représentatifs issus de la classification typologiques et quartier retenu pour le projet de densification

La dernière phase analytique s'inscrit dans une démarche qualitative. Dans cette phase, tous les domaines liés à l'architecture et l'urbanisme sont sollicités. Elle vient compléter les deux précédentes en analysant d'autres éléments qui ne peuvent pas l'être avec ces approches.

Dans ce cas, l'objectif est d'apporter une sensibilité différente non pas uniquement axée sur l'identité du quartier mais aussi sur son caractère, un aspect qui ne peut être pleinement perçu à travers les autres approches. La gamme d'éléments analysés est plus large tant sur le plan spatial que temporel afin de comprendre au mieux les enjeux, cette fois-ci, intrinsèques aux quartiers.

Le nombre de quartiers analysés concerne uniquement les représentants de typologies de quartiers. Leur nombre dépendra du nombre de typologies interprétables issues de la phase de classification.

L'idée est donc de concentrer l'analyse sur un quartier qui représente un groupe partageant des caractéristiques similaires. Avec cette échelle, l'analyse sera plus approfondie et permettra de faire ressortir des éléments typologiques spécifiques pour chaque représentant.

Cette phase se divise en deux études distinctes. La première, d'ordre historique, analyse l'histoire de la ville sous un angle à la fois culturel, social, urbain et architectural afin de mettre avant les potentielles évolutions ou transformations ayant impacté la structure urbaine du territoire et d'en comprendre l'état actuel.

La deuxième étude, quant à elle, vise à comprendre le fonctionnement actuel et à appréhender le caractère du quartier, en s'appuyant notamment sur les impressions et perceptions recueillies lors de visites sur le terrain.

À la suite de cette analyse, un quartier parmi les représentants typologiques sera retenu.
Il fera l'objet d'une étude approfondie axée sur son avenir, accompagnée d'une proposition initiale de stratégie de densification respectant son identité et répondant aux défis identifiés.

Cette phase fera la transition en agissant à la fois comme la conclusion de l'énoncé théorique et le fondement du projet de Master.

2.4.2 Échelles d'analyses : quartiers représentatifs issus de la classification typologique et quartier retenu pour le projet de densification

Concernant la deuxième phase d'étude, la diversité des outils utilisés est nettement plus grande. À l'inverse de la première phase, aucune restriction n'est imposée quant au type d'outil employé, offrant un spectre plus large d'analyse axé sur les spécificités du quartier.

À cette étape, l'analyse se focalise sur le quartier en lui-même donc tous les outils jugés pertinents à sa compréhension sont donc mobilisés. Ces outils se répartissent en trois grandes catégories.

La première catégorie regroupe les outils cartographiques. À ce stade, la superposition de plusieurs données cartographiques s'avère essentielle pour appréhender les subtilités et la complexité du territoire étudié. Les cartes sont réalisées à l'aide d'un logiciel SIG à partir de données brutes provenant de sources différentes puis regroupées pour l'analyse. Les cartes et plans issus des archives départementales sont également utilisés pour comprendre l'évolution du territoire.

D'autres outils, à vocation qualitative, viennent enrichir l'analyse. Parmi eux, les photographie occupent une place importante, qu'il s'agisse de clichés d'époque ou d'images prises lors de visites sur le terrain. Ces visuels ne se contentent pas de documenter les lieux mais aussi de capter l'atmosphère, l'identité et l'évolution du quartier.

De plus, les discussions avec des élus et des responsables des services d'urbanisme offrent une perspective nouvelle à propos de la compréhension de l'évolution de la ville, tout en révélant la manière dont les habitants la perçoivent. Ces échanges constituent une source d'information complémentaire précieuse pour comprendre le territoire directement par ceux qui le font vivre et l'aménage.

2.4.3 Synthèse

Cette phase constitue une étape de transition vers le projet de Master. Elle ne se limite pas à l'analyse approfondie du quartier sélectionné, mais inclut également l'identification précise du site au sein de ce quartier qui servira de base au développement du projet de densification.

2.5 SYNTHÈSE GLOBALE DE L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

En résumé, la méthodologie d'analyse des quartiers autour des gares du Grand Paris Express repose sur une approche pluridisciplinaire et multiscalaire, intégrant des perspectives historiques, statistiques et architecturales. Elle vise à capturer la complexité des territoires franciliens en articulant des échelles d'analyse régionale, intermédiaire et locale pour comprendre les dynamiques urbaines, les spécificités identitaires et les potentialités de chaque quartier. Cette démarche est enrichie par une classification typologique basée sur des techniques statistiques, telles que l'Analyse par composantes principales (ACP), permettant de regrouper les quartiers selon leurs caractéristiques et de faciliter une sélection raisonnée pour des études approfondies.

L'objectif principal de la méthodologie, structurée de manière progressive et sélective, ne se limite pas à privilégier les quartiers au potentiel le plus évident. Elle adopte une vision inclusive, mettant en avant la diversité des typologies urbaines et explorant des stratégies de densification adaptées à chaque quartier, y compris ceux qui paraissent moins prioritaires.

Les outils mobilisés varient selon les échelles et les approches, allant des données quantitatives issues d'organismes publics pour des représentations statistiques et cartographiques, jusqu'à des ressources qualitatives, comme les entretiens, photographies et plans d'archives, pour capturer les spécificités architecturales et sociales. Cette méthodologie, structurée et progressive, valorise la diversité des typologies urbaines tout en adoptant une vision critique et inclusive, essentielle pour formuler des stratégies de densification respectueuses des identités locales et adaptées aux enjeux du territoire.

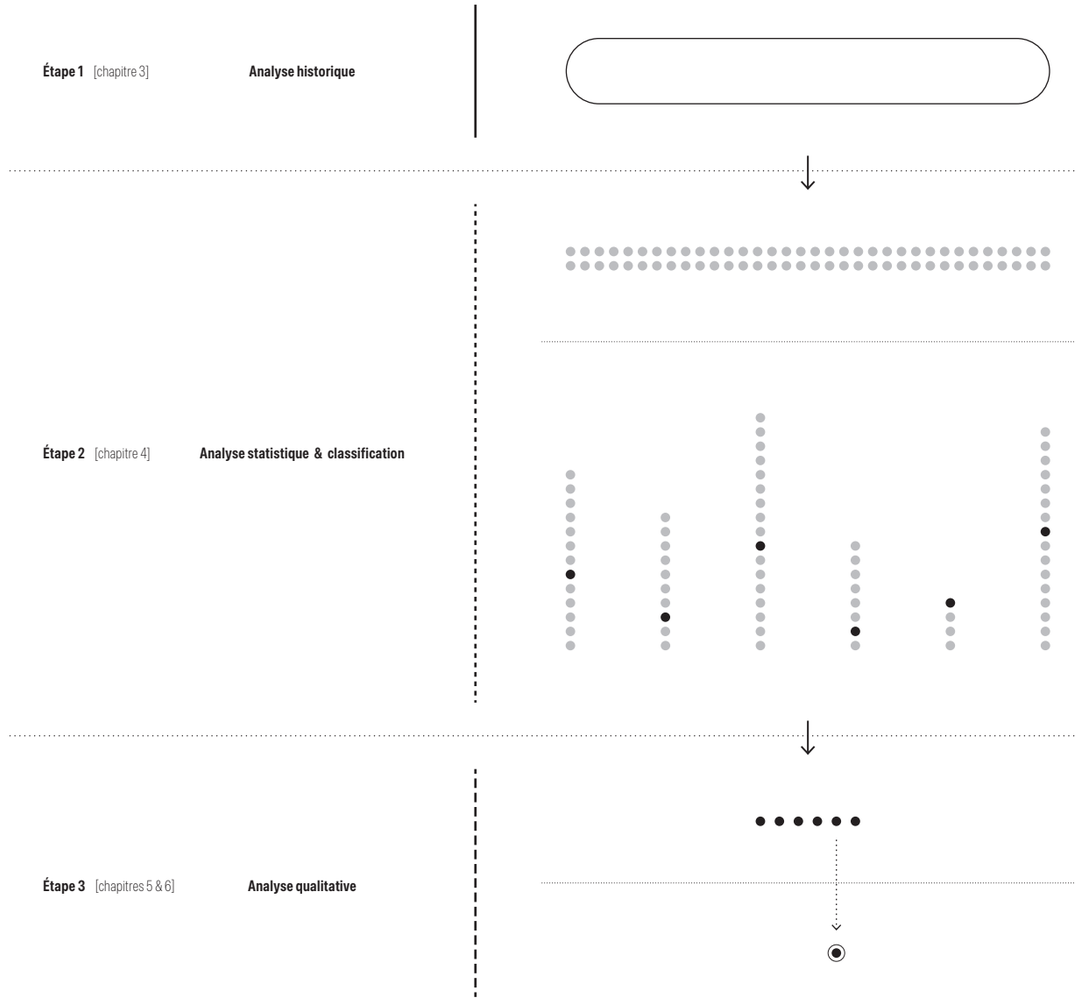


Fig. 15 ↑

Résumé de l'approche méthodologique
[Schéma de principe]

Région Île-de-France
Les 68 quartiers de gare
Les quartiers représentatifs
Le quartier sélectionné pour le projet
Échelle 1 : Région Île-de-France
Échelle 2 : ensemble des 68 quartiers
Échelle 3 : les 6 quartiers représentatifs et le quartier sélectionné

3

ÉVOLUTION URBAINE DE L’ÎLE-DE-FRANCE : UN ACCOMPAGNEMENT PAR LES PROJETS INFRASTRUCTURELS STRUCTURANTS 45

3.1 LE MÉTROPOLITAIN PARISIEN : PREMIER PROJET INFRASTRUCTUREL D'ENVERGURE

3.1.1 Première ligne du métropolitain parisien : origines et débats

La naissance du métro parisien marque un tournant décisif dans l'histoire de la mobilité urbaine. Perçu à l'époque comme une grande révolution de mobilité, le métro a établi de nouveaux rapports entre la ville et ses habitants. Avec un temps de parcours réduit par rapport aux tramways ou omnibus, le métro a facilité les déplacements du quotidien et a posé les bases d'une nouvelle organisation urbaine.

Bien que largement adopté et rapidement par les habitants, la naissance du métro ne s'est pas faite sans difficulté. Ce n'est qu'à l'occasion de l'Exposition universelle de 1900, soit trente-sept ans après l'ouverture du métro de Londres, que la première ligne parisienne a été mise en service.

En 1854, un premier projet de métro intitulé « *Entreprise générale d'un transport de personnes et de choses dans Paris par un réseau de chemins de fer souterrains* » est présenté par les ingénieurs Eugène FLACHAT et Edouard BRAME. Ces derniers proposent de relier les Halles centrales (surnommées les Halles Baltard) à la gare de l'Est.

Le projet concerne principalement un transport de marchandises et, dans une moindre mesure, le transport de personnes. Celui-ci n'avait pas vocation à permettre un déplacement pendulaire entre le domicile et le travail ou les loisirs comme c'est le cas aujourd'hui. Il était plutôt destiné à transporter les habitants, expropriés par les vastes transformations urbaines entreprises par le Baron HAUSSMANN, vers la banlieue.[1]

Bien que le projet du métro n'ait pas de lien direct avec les opérations urbaines menées par Georges Eugène HAUSSMANN, celui-ci semble déjà avoir des conséquences à la fois urbaines et sociales.

Même s'il a été officiellement accepté, ce projet ne verra jamais le jour. La Compagnie Générale des Omnibus (CGO), société privée chargée d'organiser les transports publics et titulaire d'une concession délivrée par la ville de Paris, n'a cessé de repousser le projet car elle n'envisageait pas de telles dépenses en investissements.[2]

Lors des années qui suivirent, deux visions se sont affrontées. D'une part, ceux prônant la construction d'un métro aérien. Cette vision repose sur une pensée hygiéniste qui, au XIXème siècle, était largement répandue. Pour ses défenseurs, le métro souterrain suscitait des craintes concernant la sécurité et la santé des voyageurs. D'autre part, les partisans du métro souterrain redoutaient la dégradation des monuments et des plus belles perspectives de Paris.

Jean-Louis LE HIR, avocat à la cour de Paris, propose en 1856 un projet bien plus ambitieux. Son projet consiste en la création d'un réseau souterrain composé de six lignes pouvant transporter aussi bien des marchandises que des voyageurs. Sa proposition repose sur une liaison entre toutes les gares parisiennes et les Halles centrales.

Le transport de voyageurs par voie ferrée envisagé dans ce projet revêt une importance capitale. L'annexion de onze communes limitrophes à Paris, portant la population à plus de 1 600 000 habitants, souligne l'impératif de disposer d'un réseau de transport public efficace et structurant.[3]

En 1868, Arsène OLIVIER DE LANGREVILLE imagine, quant à lui, de gigantesques viaducs passant par-dessus les immeubles d'habitation des Grands Boulevards et de la rue Rivoli, tout en côtoyant de près les monuments de la ville.
De la même manière, en 1885, Paul HAAG, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, propose un projet de métro aérien. Toutefois, celui-ci propose d'ouvrir des percées dans le tissu existant à l'intérieur desquelles il place une infrastructure en forme de viaduc pouvant accueillir le métro et des commerces.[4]

1

HOFMAN, Jean-Marc, 2023. Une aventure sur les rails. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. *Métro ! Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Page 69

2

MERLIN, Pierre, 1982. *Les transports à Paris et en Île-de-France*. Paris : La Documentation française. Notes et études documentaires. Page 21

3

HOFMAN, Jean-Marc, 2023. Une aventure sur les rails. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. *Métro ! Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Page 69

4

Ibid., page 70

Malgré des tentatives d'adhésion de l'opinion publique à une solution de métro aérien et la proposition de nombreux projets, la crainte de voir une capitale défigurée par cet enchevêtrement de viaducs gagne la population. Cependant, ce n'est pas tant l'opposition entre ces deux idéologies qui freine la concrétisation d'un réseau de métro à Paris. En effet, presque toute la seconde moitié du XIXème siècle est marquée par des querelles politiques entre l'État et la ville de Paris.

Pour l'État, le métro doit être construit avec le concours du corps des Ponts et Chaussées, avec pour objectif principal de connecter les différentes gares parisiennes entre elles. Cette vision s'écarte du caractère purement local du métro. En connectant le métro aux gares, les correspondances avec le réseau régional et national sont facilitées, affirmant un peu plus le rôle central de Paris et ses liens avec ses relations extérieures établies avec les autres communes.

En revanche, pour la ville de Paris, le métro doit être un moyen de transport à dimension locale principalement utilisé par les parisiens. La ville estime que le projet peut être mené par ces propres ingénieurs.

Cependant, la croissance démographique, l'exemple de métros dans les autres capitales étrangères, ainsi que l'organisation de l'Exposition universelle et des Jeux Olympiques de 1900, constituaient des leviers décisifs permettant de débloquer le projet après une vingtaine d'années d'immobilisme. Suite à cela et pour éviter des désordres similaires à ceux survenus pendant l'Exposition universelle de 1889, l'État cède et prend la décision de confier la construction du métro à la ville de Paris.[5]

3.1.2 Inauguration de la première ligne et naissance du premier réseau de métro parisien

Avec la déclaration d'utilité publique promulguée par la loi du 30 mars 1898, le métro devient une réalité concrète pour les parisiens. Elle prévoit la construction d'un réseau de six lignes de métro. Cette étape juridique est cruciale car elle reconnaît le caractère de l'intérêt général du métro et permet d'éventuelles expropriations[6].

La loi du 11 juin 1898 fixe le cadre légal et organisationnel du projet. Il confie la maîtrise d'ouvrage à la ville de Paris pour la construction et l'exploitation du métro[7]. Par la suite, la ville concède le réseau à un concessionnaire, la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (ancêtre de la Régie Autonome des Transports Parisiens, RATP), chargé de sa gestion et de son fonctionnement.

Malgré un écartement identique des voies par rapport à celles des chemins de fers nationaux, les tunnels, en revanche, ne sont pas du même gabarit. Cette configuration empêche l'utilisation du réseau de métro par les trains nationaux, reflétant clairement la volonté de la ville de Paris d'éviter toute interconnexion entre les deux réseaux.

La première ligne de métro ouvre entre la *Porte Maillot* et la *Porte de Vincennes* le 19 juillet 1900, après 19 mois de travaux (fig. 17). Cette première ligne ne sera pas ouverte pour les inaugurations des deux grands évènements internationaux organisés à Paris mais elle transporte pendant les cinq premiers mois d'exploitations plus de quatre millions de voyageurs[8]. Le succès de la forte fréquentation s'explique par le transport de visiteurs se rendant aux Jeux Olympiques près de la *Porte de Vincennes*, ainsi qu'à l'Exposition universelle dont les différents sites, répartis entre les *Champs-Élysées*, les *Tuileries* et la *Porte Maillot*, attirent un large public.

En seulement dix ans, Paris parvient à mettre en place son premier réseau de métro. La construction se poursuit avec la création d'une deuxième ligne reliant *Dauphine* à *Nation*, achevée en 1903, puis de deux lignes reliant *Villiers* à *Gambetta* et la ligne *Étoile - Gare du nord*, achevées en 1906. Ce premier réseau se concrétise en 1910 avec l'aboutissement de la ligne *Porte d'Orléans - Porte de Clignancourt*.

Ensuite, la construction se poursuit à un rythme soutenu jusqu'en 1914, veille de la Première Guerre mondiale (fig. 17). À cette époque et fort de l'expérience acquise lors de la construction des premières lignes, les concessionnaires se voient autorisés à construire leurs propres lignes de métro.

5

HOFMAN, Jean-Marc, 2023. Une aventure sur les rails. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. Métro ! *Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Page 73

6

HERVIEU, Jules, 1903. *Le chemin de fer métropolitain municipal de Paris : description du réseau général - lignes en exploitation, type des ouvrages, usines et sous-stations électriques - résultats de l'exploitation des lignes en service*. Paris : Librairie Polytechnique Ch. Béranger. Page 231

7

HOFMAN, Jean-Marc, 2023. Une aventure sur les rails. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. Métro ! *Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Page 73

8

MERLIN, Pierre, 1982. *Les transports à Paris et en Île-de-France*. Paris : La Documentation française. Notes et études documentaires. Page 22

La Compagnie de chemin de fer souterrain nord-sud de Paris, reçut deux concessions supplémentaires et réalisa les lignes *Montparnasse - Montmartre* (future ligne 12 du réseau actuel) et la ligne joignant la Gare Saint-Lazare aux *Portes de Clichy* et de *Saint-Ouen* (actuelle ligne 13). À cette époque, Paris bénéficiait déjà d'un réseau formant la base de celui existant actuellement. Il est composé de dix lignes dont huit exploitées par la CMP et deux par la Compagnie nord-sud.[10]

Toutefois, la Première Guerre Mondiale marque un coup d'arrêt à l'extension du réseau du métro parisien, interrompant totalement la construction de nouvelles lignes durant cette période. Mais au lendemain de la guerre, la construction de nouvelles lignes reprend, certaines sont construites comme les lignes 9 et 10 tandis que d'autres sont prolongées.

À cette période, le réseau de métro exerce une influence limitée sur la transformation urbaine de Paris, d'autant plus que de profondes mutations avaient été réalisées peu de temps auparavant sous l'impulsion des grands travaux lancés par le Baron HAUSSMANN.

À la surface, le métro à induit des changements notamment à travers l'aménagement du mobilier urbain. Une signalétique unifiée est instaurée afin de guider le voyageur sans confusion vers le métro. Cette signalétique prend la forme d'édicules incitant le voyageur à descendre prendre le métro. Les premiers ont été imaginés par Hector GUIMARD et sont installés entre 1900 et 1913. Cette uniformité, en résonnance avec celle de l'architecture haussmannienne, contribue à créer un ensemble urbain cohérent propre à la ville de Paris.

Cependant, le bouleversement majeur apporté par le métro réside dans une profonde évolution des pratiques de la mobilité. C'est la première fois de l'histoire qu'il est possible de dissocier pleinement son lieu d'habitation et son lieu de travail. Autrefois, les individus travaillaient à proximité immédiate de leur habitation, avec le métro et son réseau étendu, la distance ne semble désormais plus être une contrainte. Cette révolution est rendue possible par les caractéristiques intrinsèques qui définissent le réseau métropolitain parisien.

D'une part, la tarification unique et la simplicité d'accès au métro en font un mode de transport facile à utiliser. Grâce à son vaste réseau de stations et à ses nombreuses correspondances, il offre une grande fluidité pour se déplacer à travers la capitale. De surcroît, le tarif unique, quel que soit le trajet, accentue cette facilité d'usage en supprimant les complexités liées à la distance.

D'autre part, la fréquence élevée, la proximité des stations et la vitesse limitée, sont autant d'aspects correspondant à un moyen de transport exclusivement urbain.

Ainsi, un éventuel prolongement vers la banlieue apparaît difficile à adapter pour un territoire définit par une urbanisation éparse et peu dense. Cela a contribué à renforcer une rupture déjà forte entre Paris et les communes limitrophes d'un côté et la banlieue de l'autre côté.[11]

3.1.3 Extension du métro parisien : premier moteur des transformations sociales et territoriales

Bien que le métro parisien présente des caractéristiques peu adaptées à une extension vers la banlieue, l'idée d'étendre son réseau au-delà des limites de la capitale demeure au cœur de nombreux débats.

Suite à diverses propositions de projet d'extension des lignes de métro lors des deux dernières décennies, le Conseil Général de la Seine adopte, par un vote, la construction de plusieurs prolongements de lignes de métro destinées à desservir la proche banlieue, le 12 juillet 1928.[12]

La période qui suit se distingue par la réalisation de sept prolongements, établissant de nouveaux terminus : *Pont de Sèvre* à Boulogne-Billancourt, *Château de Vincennes*, *Mairie d'Issy*, *Mairie de Montreuil*, *Pont de Neuilly* à Neuilly-sur-Seine et *Mairie des Lilas*. (fig. 17) Tous ces prolongements sont achevés avant la Seconde Guerre Mondiale. Deux autres

10

MERLIN, Pierre, 1982. *Les transports à Paris et en Île-de-France*. Paris : La Documentation française. Notes et études documentaires. Pages 22-23

11

MERLIN, Pierre, 1982. *Les transports à Paris et en Île-de-France*. Paris : La Documentation française. Notes et études documentaires. Pages 23

12

Revue politique et parlementaire (CANTAL-DUPART, Michel, BACHELAY, Alexis), 16 avril 2020. *De la banlieue rouge au Grand Paris : 180 ans d' « histoires », en quête d'une gouvernance métropolitaine* [en ligne]. Disponible sur : https://www.revuepolitique.fr/de-la-banlieue-rouge-au-grand-paris-180-ans-d-histoires-en-quete-dune-gouvernance-metropolitaine/ [consulté le 20 novembre 2024].

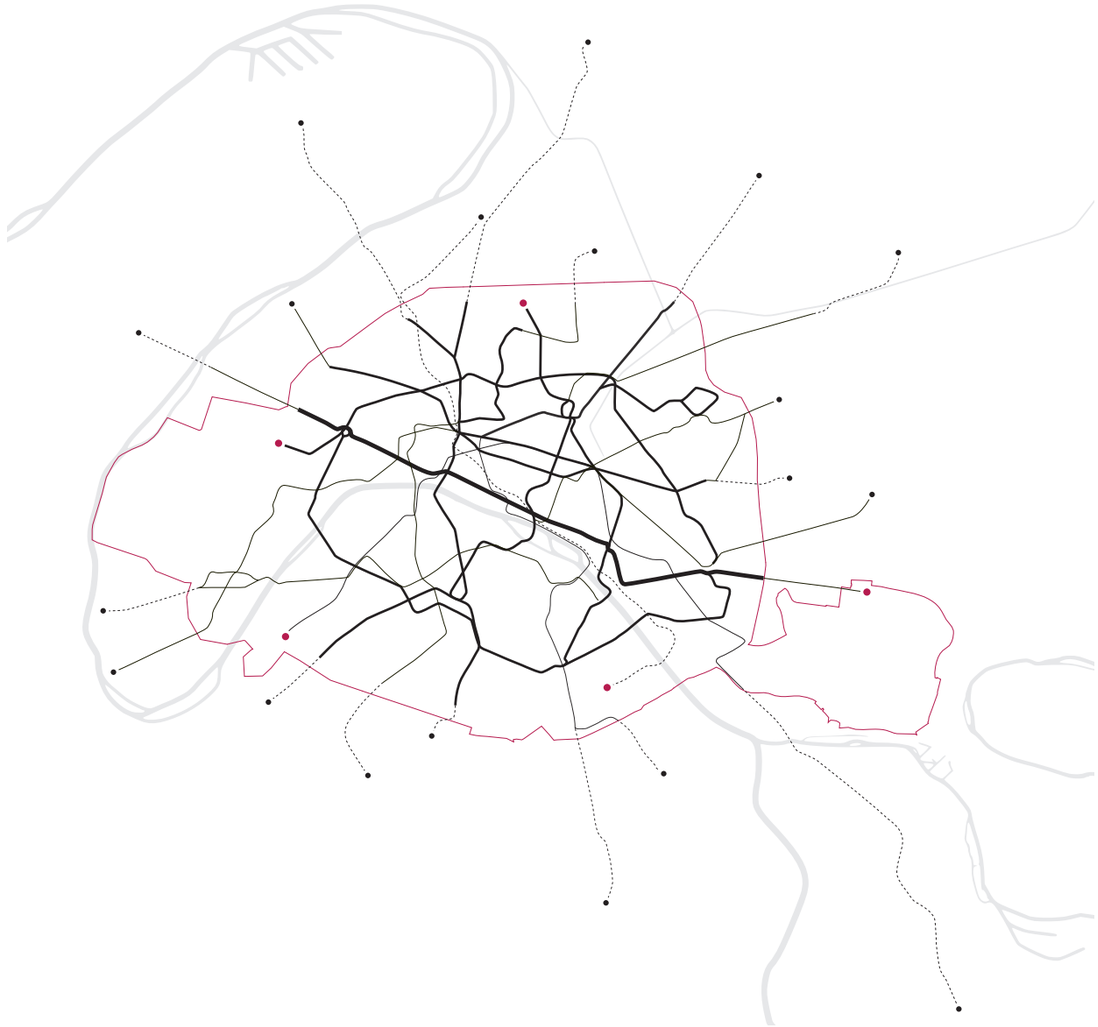


Fig. 17 ↑

Évolution du réseau métropolitain parisien de sa création à aujourd'hui [Plan simplifié]

prolongements sont inaugurés pendant la guerre, il s'agit de l'*Église de Pantin* et de *Charenton-Écoles* tandis que celui du *Carrefour Pleyel* est ouvert en 1952. À partir de cette date et pendant près de vingt ans, aucun nouveau tronçon n'a été ouvert.

À l'exception de l'inauguration des nouveaux prolongements, le rythme de construction ralentit considérablement et aucune innovation majeure n'est introduite. Seuls deux kilomètres de voies sont ouverts et un nouveau matériel articulé et équipé de pneumatiques est introduit en trente ans.

Malgré cela, le réseau fait face à un vieillissement chronique. En 1962, 94 % du matériel en service a plus de 22 ans, et 23 % remontait même à une époque antérieure à la Première Guerre mondiale. Après une lente progression de la fréquentation dans les années soixante, celle-ci entame un déclin progressif jusqu'en 1971.[13]

Toutefois, le métro a enregistre un regain de fréquentation à partir de 1971, en grande partie grâce à l'ouverture de nouveaux tronçons. Cette dynamique concerne tous les territoires, du centre de Paris à la grande banlieue. Certains sont situés dans Paris intramuros comme les tronçons entre *Gambetta* et *Porte de Bagnolet* et entre les *Invalides* et *Saint-Lazare*. Les prolongements concernent également la moyenne banlieue avec l'ouverture de *Maisons-Alfort*, *Créteil*, *Saint-Denis*, *Gabriel-Péri*, *Asnières* et *Gennevilliers*. La grande banlieue, quant à elle, se voit doter de nouvelles stations : *Gallieni* à Bagnolet en 1971, puis entre 1976 et 1981, *Fort d'Aubervilliers*, *Châtillon - Montrouge*, *Boulogne - Jean-Jaurès* et *Pont de Saint-Cloud*.[14] (fig. 17)

Ces prolongements auront des répercussions significatives tant sur l'organisation urbaine de la ville que sur l'usage fait de la ville par les habitants.

Ils offrent une mobilité plus accessible aux habitants de la petite couronne. La rupture, autrefois marquée tend à s'estomper, proposant aux villes de la proche banlieue une connexion directe au réseau parisien avec la même qualité de service. De fait, les trajets pendulaires se multiplient entre la banlieue et Paris. En 1976, 484 000 travailleurs provenant de la banlieue font le déplacement pour travailler sur Paris, alors qu'ils n'étaient qu'environ 228 000 à le faire en 1928, à l'aube de l'ouverture de la première extension de ligne de métro en dehors de Paris.

Ces prolongements et leurs connexions avec les grandes lignes, ont alimenté le rêve d'une vie à la campagne tout en continuant de travailler à Paris, offrant un cadre plus sain et apaisé. En réalité, ce mouvement était inéluctable, du fait de la croissance démographique qui touche Paris alors même que la ville se trouve limitée dans son expansion par ses frontières physiques.[15]

Malgré cela, d'après Pierre MERLIN une « *double ségrégation sociale et démographique* » a été facilitée par les évolutions de mobilité. Les cadres et les professions libérales demeurent moins présents en banlieue qu'à Paris. En revanche, les ouvriers sont majoritairement installés en banlieue, du fait de l'implantation de nombreuses industries. La banlieue devient un lieu de résidence privilégié des personnes moins aisées et souffrant moins de l'isolement, notamment les familles. En parallèle, Paris reste le cadre de vie privilégié des personnes âgées et des jeunes mariés, qui finissent par s'installer en banlieue lorsque l'agrandissement de leur famille les y pousse.[16]

De plus, les prolongements contribuent à réduire l'isolement de ces communes vis-à-vis de Paris, leur permettant ainsi d'accéder à des services ou loisirs qui étaient auparavant presque inaccessibles. Ces liaisons ont également bénéficié à Paris. Elles renforcent le rôle de Paris en tant que capitale, en englobant, par le métro, de nouveaux territoires au-delà de l'enceinte Thiers. Cependant, ce développement des liaisons radiales vers le centre de Paris a eu pour effet de négliger les déplacements en transport public entre les communes d'un même ensemble territorial, notamment au sein de la proche banlieue. Cette fracture, encore perceptible aujourd'hui, vise à être atténuée par par le projet du Grand Paris Express.

13 MERLIN, Pierre, 1982. *Les transports à Paris et en Île-de-France*. Paris : La Documentation française. Notes et études documentaires. Page 24

14 MERLIN, Pierre, 1982. *Les transports à Paris et en Île-de-France*. Paris : La Documentation française. Notes et études documentaires. Page 25

15 MERLIN, Pierre, 1982. *Les transports à Paris et en Île-de-France*. Paris : La Documentation française. Notes et études documentaires. Page 32

16 Ibid., page 32

L'impact de ces prolongements est aussi urbain. En effet, la plupart de ces prolongements s'inscrit au sein de projets d'envergure qui prennent tout leur sens dans le cadre de politiques de décentralisation administrative et économique impulsées dans les années 1960.

Cette dynamique s'amplifie avec la création du Réseau Express Régional (RER) autour des années 1970. Dans le cadre de l'extension de la ligne 5 vers Bobigny, le préambule du schéma de principe du prolongement signale qu'un tel projet ne peut être justifié qu'avec les zones résidentielles et d'activités traversées par la ligne. C'est à la suite de la réforme administrative de la région parisienne de 1964, qui fait éclater l'organisation concentrique et instaure un découpage en huit départements dont un pour Paris, que Bobigny se voit attribuer le rôle de chef-lieu du nouveau département de la Seine-Saint-Denis et justifie le prolongement de la ligne 5.

D'autres prolongements trouvent leur légitimité dans la mise en œuvre de projets similaires. Ainsi, le prolongement vers Saint-Denis facilite l'accès à l'université de la ville. À l'ouest, la ligne 1 dessert le nouveau quartier d'affaires de La Défense, tandis que la ligne 8, en direction de Créteil, relie plusieurs hôpitaux et facultés de médecine.[17]

L'extension du métro au-delà des frontières de Paris constitue une avancée majeure dans le développement des transports en commun en région parisienne. Une deuxième étape majeure verra le jour quelques années plus tard avec la création d'un nouveau réseau de transports publics accompagné d'une planification urbaine, visant à rééquilibrer le développement urbain et à renforcer la structuration de l'Île-de-France.

17 PADEIRO, Miguel, 2009. Prolongements du métropolitain et occupation du sol en banlieue parisienne. *Flux, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires*. 2009/1, n°75, 42-56. DOI : 10.3917/flux.075.0042. Page 44



Fig. 18 ↑↑

Agence de presse Rol. Agence photographique de presse. *Marché aux fleurs, 4-3-07 [travaux de construction du métro]* [Photographie], 1907. Bibliothèque Nationale de France.



Fig. 19 ↑

[Non identifié]. *Bouche d'accès de la station de métro "Pont de Sèvres", 15ème arrondissement, Paris. 26 janvier 1934* [Photographie], 26 janvier 1934. CC0, Musée Carnavalet, Histoire de Paris.

3.2 LE PLAN DELOUVRIER : PREMIÈRE GRANDE ÉTAPE D'UNE PLANIFICATION URBAINE EN ÎLE-DE-FRANCE

3.2.1 Naissance des plans d'aménagement : réorganisation et maîtrise de la croissance démographique et économique comme objectifs principaux

Très tôt, la question de la réflexion sur la maîtrise de la croissance démographique à Paris et dans sa banlieue s' accompagne de débats autour de la construction d'un réseau de transports publics du quotidien, doté de lignes à grand gabarit, à grande vitesse et à haute capacité.

Ces questions sont débattues dès 1911, soit une décennie après la création du métro parisien, avec la mise en place d'une commission sous la direction du préfet de la Seine, Marcel DELANNEY, à l'initiative de Louis DAUSSET, directeur général du budget de la ville de Paris. Elle réunit de nombreuses personnalités issues de divers horizons, artistes, architectes, ingénieurs et figures politiques. Sa mission est chargée d'examiner les questions soulevées par l'expansion de la capitale et le développement urbain de sa périphérie.

À la suite de cette commission, deux rapports, publiés deux ans plus tard par l'architecte Louis BONNIER et l'historien Marcel POËTE, posent les bases du Grand Paris.[18]

Ensuite, par la loi du 14 mars 1919, la préfecture de la Seine ouvre le concours pour l'établissement du *Plan d'aménagement et d'extension de Paris* . Dans le règlement il est indiqué qu'il requiert que : « *Les concurrents ne devront jamais perdre de vue que Paris et les communes de sa banlieue, limitrophes ou non, ont une communauté de relations et d'intérêts telle que pratiquement aucun problème économique et social ne peut être envisagé et résolu pour Paris seul, mais au moins pour une fraction de l'agglomération, sinon, le cas échéant, pour l'agglomération tout entière. Il est, en conséquence, recommandé aux concurrents d'entreprendre des vues plus larges.* ».[19]

Le périmètre est donc une question laissée ouverte aux participants qui doivent intégrer à l'intérieur de celui-ci les territoires qu'ils estiment faire partie de l'agglomération parisienne. De plus, face à une augmentation démographique constante, le développement de nouveaux réseaux de transports publics s'impose comme une question essentielle.

Le projet lauréat, intitulé « *Urbs* » et proposé par l'architecte et urbaniste Léon JAUSSELY, suggère de prolonger le métro de cinq kilomètres en dehors de Paris, voire davantage en utilisant des tranchées ouvertes. Il prévoit également la création de nouvelles lignes convergeant vers Paris reliées entre elles par deux grandes ceintures ferroviaires supplémentaires. Ces lignes radiales, traversant Paris, relieraient des pôles régionaux stratégiques, à l'image de la liaison envisagée : Melun - Pontoise.

Cette idée figure également dans le deuxième projet lauréat, porté par Alfred AGACHE et Jacques Marcel AUBURTIN. Cependant, elle prend une forme légèrement différente. Comme leur concurrent, ils proposent de prolonger les lignes de métro existantes.

Mais c'est la suite de la proposition qui diffère. Ils imaginent une multiplication des lignes convergeant vers Paris dont certaines sont composées de quatre voies : deux dédiées aux omnibus et deux réservées aux trains directs. Ainsi, le temps de trajet entre Paris et sa banlieue n'excèderait pas 35 minutes.[20]

Huit ans plus tard, en 1927, le rapport d'Émile JAYOT, directeur général adjoint de la *Société des Transports en Commun de la Région Parisienne* (STCRP) constitue une étape majeure de la réflexion sur le développement des transports en commun en Île-de-France et sur son urbanisation. Ce rapport préconise la construction de villes nouvelles devant absorber l'augmentation démographique de l'agglomération et l'amélioration des transports en commun avec l'extension de lignes de métro existantes et la création d'un « *réseau express régional à grande vitesse et fort débit* ».[21]

18

HOFMAN, Jean-Marc, 2023. Une aventure sur les rails. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. *Métro ! Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Page 76

19

Préfecture du Département de la Seine, Ville de Paris, 1919. *Programme du concours ouvert pour l'établissement du plan d'aménagement et d'extension de Paris*. Paris : Imprimerie Chaix. Page 4

20

HOFMAN, Jean-Marc, 2023. Une aventure sur les rails. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. *Métro ! Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Page 76

Le métro régional à grand gabarit, futur *Réseau Express Régional* (RER) a été imaginé suite aux nombreux projets et plans d'aménagements proposés pendant plusieurs décennies. Toutefois, ses fondements reposent surtout sur des initiatives majeures : la modernisation de la ligne de Sceaux et le Plan d'aménagement de la région parisienne (PARP) établi par Henri PROST en 1934.

D'une part, une expérimentation est menée en 1938 sur la ligne de Sceaux, qui fait l'objet d'une modernisation radicale. Cette transformation qui servira de modèle pour la conception du futur RER, repose principalement sur l'électrification de la ligne et la refonte des systèmes de signalisation permettant une augmentation significative des trains. C'est, entre autres, grâce à cela que la population a presque doublé entre 1946 et 1962, puis a presque triplé en seulement treize ans, entre 1962 et 1975. Elle a également favorisé l'implantation d'importantes institutions d'enseignement et de recherche, comme le CNRS et l'École Polytechnique, à proximité de la ligne.[22]

D'autre part, le « *Plan Prost* » est le premier document officiel d'urbanisme qui englobe la ville de Paris et de ses environs. Il constitue une nouvelle étape majeure de la réflexion à propos l'agglomération parisienne. Il est mis à l'enquête pendant cinq ans dans les 656 communes concernées. Ce plan, mis en veille pendant la Seconde Guerre Mondiale, est relancé pendant la Vème République sous une version améliorée et adaptée au contexte d'après-guerre.

Ce plan, rebaptisé dans un premier temps, *Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne* (PADOG), puis réviser pour devenir le *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne* (SDAURP), marque une étape décisive dans la planification régionale notamment avec le lancement de grandes opérations d'aménagement comme la construction des villes nouvelles.[23]

3.2.2 Les villes nouvelles et le RER : infrastructures complémentaires pour le développement l'Île-de-France

En 1961, le Général DE GAULLE nomme Paul DELOUVRIER à la tête de l'organisme chargé de mettre en œuvre le PADOG. Toutefois, il dresse un constat démographique très différent de celui initialement établi par ce plan d'aménagement. Alors que celui-ci prévoyait une stagnation de la population parisienne autour de 8,5 millions d'habitants en l'an 2000, Paul DELOUVRIER, s'appuyant sur des projections d'une croissance démographique à 1,5 % par an, estime que la région pourrait atteindre 14 millions d'habitants à la même date. C'est dans ce contexte que le PADOG est révisé et donne naissance en 1962 à l'établissement du *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne* (SDAURP).[24]

Ce plan préconise principalement une organisation polycentrique. Selon Paul DELOUVRIER, l'Île-de-France souffre avant tout d'un manque en nombre et en qualité de centres urbains franciliens potentiellement capables de réduire partiellement le monocentrisme parisien.

Il propose notamment la construction de centres urbains, ayant toutes les fonctions d'une ville, ainsi qu'une bonne desserte en transports publics, pour éviter un étalement urbain en « *taches d'huile* ».

Mais c'est surtout l'adoption d'une nouvelle méthode planificatrice où l'infrastructure de transports lourds est réfléchie en amont pour tenter de corriger plusieurs déséquilibres de l'urbanisation existante. Dans le projet définitif, cinq zones sont retenues pour accueillir les villes nouvelles. Il s'agit de Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, d'Évry, de Melun-Sénart et de Marne-la-Vallée.[25] (fig. 20)

Ces villes nouvelles sont accompagnées d'un double projet d'infrastructures. Ce projet inclut la création d'un nouveau réseau ferroviaire avec trois lignes de RER : deux reliant le nord au sud et une reliant l'est à l'ouest. Ces lignes doivent

21

HOFMAN, Jean-Marc, 2023. Une aventure sur les rails. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. *Métro ! Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Page 77

22

MERLIN, Pierre, 1982. *Les transports à Paris et en Île-de-France*. Paris : La Documentation française. Notes et études documentaires. Page 35

23

Le Moniteur, 2014. *Henri Prost, l'invention du Grand Paris* [en ligne]. Disponible sur : https://www.lemoniteur.fr/article/henri-prost-l-invention-du-grand-paris.1452284 [consulté le 20 décembre 2024].

24

LATERRASSE, Jean, 2019. *Transport et urbanisme : la ville en quête de développement soutenable*. Londres : ISTE Editions. Sciences, société et nouvelles technologies. ISBN : 978-1-78405-560-8. Page 65

25

LATERRASSE, Jean, 2019. *Transport et urbanisme : la ville en quête de développement soutenable*. Londres : ISTE Editions. Sciences, société et nouvelles technologies. ISBN : 978-1-78405-560-8. Pages 65-67

connecter les villes nouvelles en traversant le centre de Paris, tout en encourageant le développement d'emplois le long de leurs trajets. Le deuxième est un projet routier prévoyant la construction d'autoroutes dont deux circulaires. L'A86 doit relier les préfectures et sous-préfectures de la petite couronne tandis que l'A87 (aujourd'hui N104, surnommée « *la Francilienne* ») vise à desservir les villes nouvelles en pleine gestation. Ce réseau autoroutier est principalement destiné à améliorer les liaisons entre les banlieues, à la différence du RER dont l'objectif principal est de connecter les banlieues à Paris.

Au-delà des villes nouvelles, l'État prévoit la création de grands ensembles pour résoudre la crise du logement d'après-guerre. La pénurie de terrains, la réglementation des opérations de lotissements et la spéculation foncière, nécessitent une intervention forte du secteur public. C'est pour cela que les grands ensembles sont construits par des organismes publics comme les offices d'Habitats à loyers modérés (HLM).

La localisation de ces logements dépend des terrains disponibles en proche et moyenne banlieue, parfois même à l'écart des axes de transports collectifs. Cependant, les décrets et ordonnances encadrant les Zones à urbaniser en priorité (ZUP) cherchent à atténuer les inconvénients et à rendre le cadre de vie meilleur grâce à l'intégration d'équipements publics et la création d'emplois.[26]

L'articulation des transports et l'aménagement urbain a été un pilier fondamental dans la conception des villes nouvelles. Ces projets visaient à répondre aux déséquilibres urbains régionaux. Malgré les efforts pour créer une organisation polycentrique et équilibrée, les défis notamment liés à l'accessibilité, la saturation des transports en commun et aux inégalités sociales persistent.

3.2.3 Aujourd'hui : des territoires en crise à la recherche d'un nouvel équilibre

Malgré la multiplication des plans d'aménagements mis en œuvre depuis 1965 et l'amélioration des transports en commun, certains territoires restent enclavés et continuent de faire face à des défis sociaux et urbains chroniques.

De manière globale, les villes nouvelles concentrent moins de difficultés que les quartiers des grands ensembles. Conçues pour rassembler les caractéristiques d'une « *vraie* » ville, elles intègrent une mixité sociale cohérente, de nombreux équipements publics tels que des infrastructures hospitalières, culturelles, touristiques et universitaires ainsi que l'implantation d'activités économiques.

À titre d'exemple, Marne-la-Vallée, l'une des villes nouvelles d'Île-de-France, illustre cette pensée. Elle se structure autour de plusieurs pôles : deux pôles principalement résidentiels (Porte de Paris et Val Maubuée), un pôle économique et touristique, où se trouvent Disneyland Paris et un grand centre commercial et un pôle universitaire qui accueille notamment l'École nationale des ponts et chaussées, l'École nationale supérieure d'architecture de la ville et des territoires Paris-Est (ENSA) et l'École supérieure d'ingénieurs en électrotechnique et électronique de Paris (ESIEE). Tous ces pôles sont reliés entre eux par l'autoroute A4 et par le RER A, dont la planification a été étroitement associée au développement de la ville nouvelle.

Cependant, malgré une gestion plutôt maîtrisée des flux pendulaires avec le RER A, les flux internes ont été sous-estimés provoquant des problèmes de mobilité à l'intérieur de la ville nouvelle. Or, les infrastructures autoroutières ou ferroviaires ne peuvent assumer à elles seules les déplacements, fortement conditionnés par la performance du réseau secondaire irriguant le réseau principal. D'autant plus que la voiture reste indispensable dans ce territoire principalement pour les déplacements de banlieue à banlieue.[27]

26

MERLIN, Pierre, 1982. *Les transports à Paris et en Île-de-France*. Paris : La Documentation française. Notes et études documentaires. Page 28

27

LATERRASSE, Jean, 2019. *Transport et urbanisme : la ville en quête de développement soutenable*. Londres : ISTE Editions. Sciences, société et nouvelles technologies. ISBN : 978-1-78405-560-8. Page 90

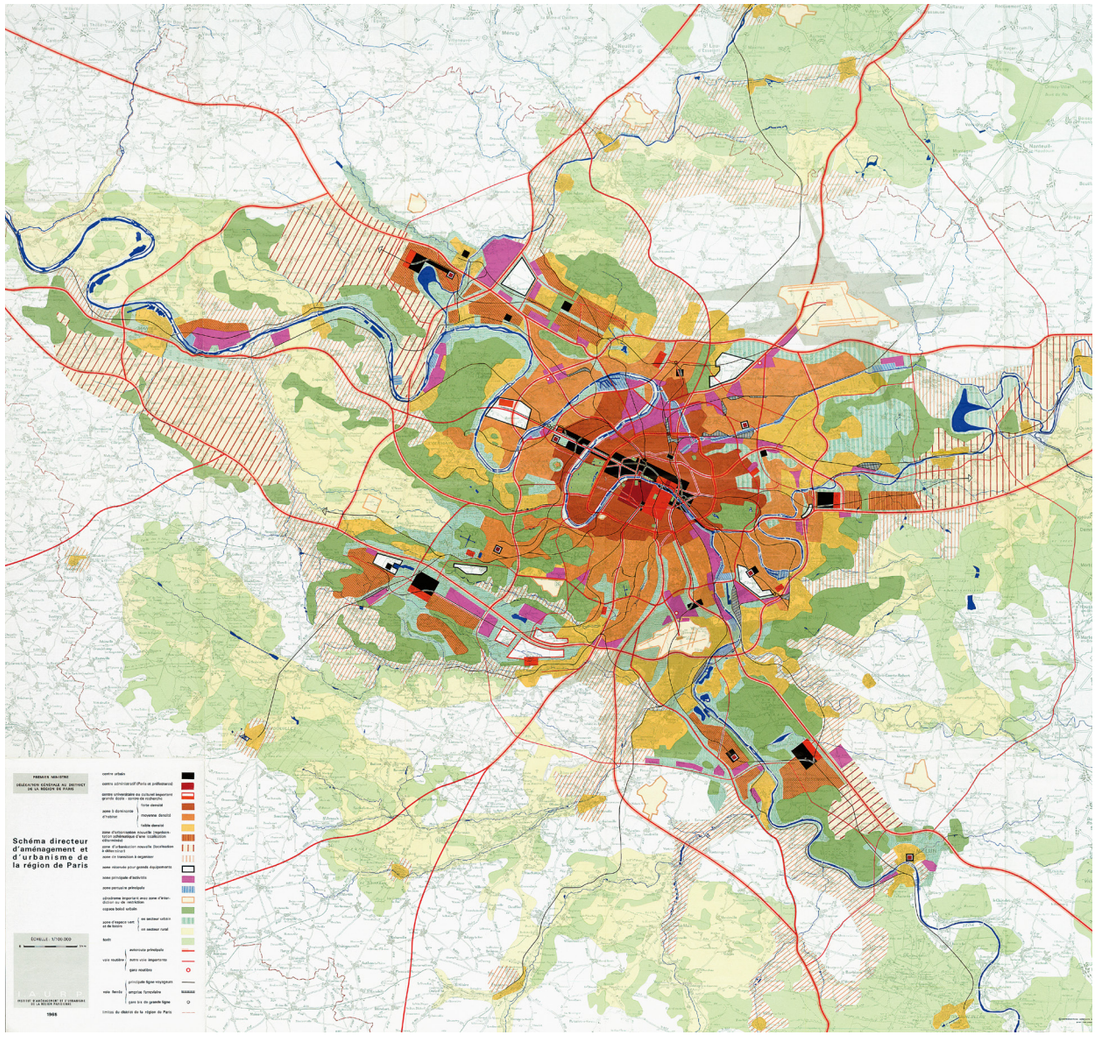


Fig. 20

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris* [Schéma directeur], 1965. Institut Paris Région.

Hachures orange : zones d'urbanisation nouvelle (localisation des villes nouvelles à déterminer)

Par ailleurs, en raison de son attractivité, de son dynamisme économique et de sa pression démographique, Marne-la-Vallée n'a pas su contenir l'ensemble de l'évolution démographique. Cette problématique a induit à l'expansion de certaines zones comme à Montévrain ou Serris.

Cet étalement urbain exerce une influence sur le développement du réseau de bus qui dessert ces secteurs. Il est devenu inadapté, notamment en raison de l'allongement des temps de parcours et de choix de tracés peu optimisés.

De plus, les deux axes majeurs de transports convergeant vers Paris, l'A4 et le RER sont aujourd'hui confrontés à une saturation importante. Aux heures de pointe, l'autoroute est régulièrement engorgée, tandis que le RER subit une surcharge constante en raison du nombre de personnes se rendant quotidiennement à Paris pour travailler.[28]

À Marne-la-Vallée, la mobilité figure parmi les principales préoccupations, créant des défis significatifs qui impactent le quotidien des habitants.

Mais la crise territoriale est plus aiguë dans les quartiers des grands ensembles. Au sortir de la guerre, ces logements offrent à une large partie de la population, n'ayant jamais connu un tel niveau de confort, un accès inédit à des conditions de vie modernes : eau courante, salle de bain et parfois même chauffage central.

À cette époque, peu de foyers bénéficient de l'ensemble de ces commodités. Dans les villes de plus de 30000 habitants, seulement 5% des logements sont équipés de toutes les commodités modernes. La situation est encore plus alarmante en zone rurale, où les habitations, bien qu'électrifiées, restent généralement dépourvues des autres équipements essentiels.[29]

Dans un premier temps, les grands ensembles accueillent des ouvriers, des employés et des membres de la classe moyenne. Mais vingt ans plus tard, ces logements font l'objet de vives critiques. Ils sont considérés comme des « *cités dortoirs* » en raison de leur localisation majoritairement en périphérie des villes, c'est-à-dire des centres urbains dynamiques et sont aussi éloignés des bassins d'emplois.[30]

De plus, ces quartiers souffrent d'un manque criant de services publics et de certains équipements publics. À titre d'exemple, à l'exception du quartier de Massy-Opéra qui abrite le seul opéra francilien hors de Paris, les quartiers des grands ensembles ne possèdent que très peu d'équipements culturels d'envergure nationale ou régionale.

Ces quartiers souffrent également d'une mauvaise desserte en transport en commun, enclavant un peu plus ces territoires. Malgré, les prolongements des lignes de métro depuis les années 1930 et la création du réseau RER à partir des années 1970, l'offre globale de transports collectifs est à la fois insuffisante et inégalement réparti sur le territoire francilien.

La voiture est donc une nécessité, mais elle reste inaccessible pour les classes populaires, qui constituent la majorité des habitants des grands ensembles.

Dans les années 1970-1980, la désindustrialisation autour de ces territoires puis l'arrivée massive du chômage, qui s'ajoute aux difficultés déjà présentes, confirment l'apogée du désintérêt par la population ouvrière pour les grands ensembles. Les populations ouvrières vont donc peu à peu quitter les quartiers pour s'installer en campagne en achetant un pavillon. Les grands ensembles deviennent l'espace de la ségrégation et de la concentration de populations issues de l'immigration où il n'y pas de mixité sociale.[31]

Malgré les défis persistants, des progrès ont été réalisés pour améliorer la situation des grands ensembles en Île-de-France. Le développement des lignes de tramway a réduit l'enclavement de ces quartiers, facilitant les déplacements et améliorant leur connexion aux pôles économiques et culturels. Ces avancées s'accompagnent de programmes de renouvellement urbain, tels que le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), qui rénove les logements et renforce les équipements publics pour répondre aux besoins locaux et encourager une mixité sociale durable.

28

LATERRASSE, Jean, 2019. *Transport et urbanisme : la ville en quête de développement soutenable*. Londres : ISTE Editions. Sciences, société et nouvelles technologies. ISBN : 978-1-78405-560-8. Page 90

29

EFFOSSE, Sabine, 2003. Le logement dans l'immédiat après-guerre : une priorité secondaire, 1945-1949. Dans : *L'invention du logement aidé en France*. Vincennes : IGPDE. DOI : https://doi.org/10.4000/books.igpde.1764.

30

FOURCAUT, Annie, 2006. Les grands ensembles ont-ils été conçus comme des villes nouvelles ? *Histoire urbaine*. 2006/3 n°17, 7-25. DOI : 10.3917/rhu.017.0007. Page 10

31

LATERRASSE, Jean, 2019. *Transport et urbanisme : la ville en quête de développement soutenable*. Londres : ISTE Editions. Sciences, société et nouvelles technologies. ISBN : 978-1-78405-560-8. Pages 191-192

3.3 LE GRAND PARIS EXPRESS : UNE RÉPONSE CONTRASTÉE FACE AU DEVENIR DES TERRITOIRES TRAVERSÉS

3.3.1 Le projet du Grand Paris Express : des volontés politiques diverses

Bien que des infrastructures ferroviaires en rocade autour de Paris, telle que la Petite Ceinture mise en service en 1869 et la Grande Ceinture inaugurée en 1928, aient existé, le projet du Grand Paris Express puise ses origines dans des projets bien plus récents, datant du début des années 2000.

Une consultation publique est organisée en 2004, en vue de la préparation du nouveau *Schéma directeur de la Région Île-de-France* (SDRIF), jusqu'ici élaboré par l'État et dont le dernier datait de 1994. Ce processus est mené à l'initiative du Parti Socialiste (PS) au pouvoir à la Région à ce moment.[32] (fig. 21)

Les priorités mises en avant sont principalement axées sur la réduction des disparités sociospatiales et la transition énergétique. Pour y répondre, les solutions envisagées incluent le rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest et la densification.

Cependant, cette vision s'oppose à celle de l'État, alors gouverné par la droite depuis 2002, qui se montre peu favorable à la densification et contre les limitations envisagées à La Défense pour rééquilibrer les emplois entre l'Est et l'Ouest de la Région.[33]

D'un côté, la Région ainsi que cinq des sept départements franciliens et la ville de Paris soutiennent un projet porté par Île-de-France Mobilité (anciennement le Syndicat des transports d'Île-de-France, STIF).

Ce projet, surnommé Arc Express consiste en une rocade de métro en proche couronne de soixante kilomètres. Doté de nombreuses stations et d'une forte connexion au réseau existant, son objectif principal est d'améliorer les déplacements quotidiens des franciliens notamment vers leur lieu de travail. Il est perçu comme un projet social, facilitant les déplacements entre les banlieues.

En plus, d'une nouvelle rocade, ce projet prévoit la modernisation du réseau existant, en particulier le RER A, ainsi que le prolongement du RER E, déjà partiellement achevé et l'extension de la ligne 14, désormais terminée.[34]

De l'autre côté, le Réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP) porté par l'État, puis par la Société des Grands Projets (SPG, anciennement la Société du Grand Paris), se compose d'une double boucle devant principalement relier les principaux pôles économiques de la métropole parisienne ainsi que les gares TGV et les aéroports.

Il comporte une soixantaine de gares soit une dizaine de plus que le projet concurrent. En revanche, comme celui-ci est beaucoup plus long (155 km), la distance entre les stations est plus élevée, le rendant moins adapté à une desserte locale.

Lors d'un discours à la Cité de l'architecture et du patrimoine à Paris en 2007, le Président de la République de l'époque, Nicolas SARKOZY met plutôt en avant la compétitivité et l'attractivité de la métropole parisienne à l'international, la comparant notamment à celle de Londres ou de New York. Selon lui, ce projet doit jouer un rôle dans la relance de la croissance économique de l'Île-de-France et, plus largement, du pays.

Suite à l'organisation de deux débats publics distincts mais complémentaires lancés à partir du 3 juin 2010, prolongés jusqu'en 2011 et d'âpres discussions, l'État et la Région concluent un protocole d'accord pour fusionner les deux projets en un seul, il est alors baptisé le Grand Paris Express.[35]

32

CLERVAL, Anne, WOJCIK, Laura, 2024. *Les naufragés du Grand Paris Express*. Paris : La Découverte. Zones. ISBN : 978-2-35522-225-2. Page 57

33

CLERVAL, Anne, WOJCIK, Laura, 2024. *Les naufragés du Grand Paris Express*. Paris : La Découverte. Zones. ISBN : 978-2-35522-225-2. Pages 57-58

34

ROUDIER, Émilie, AVIDE, Élise, 2024. De la doctrine à la conception : comment les gares du Grand Paris Express renouvellent (ou pas) la fabrique urbaine ?. *Flux, cahiers scientifiques internationaux réseaux et territoires*. 2024/4, publications anticipées, I à XX. DOI : 10.3917/flux1.pr1.0006. Page 2

35

La gazette des communes (NÉAU, Cédric), 2014. ***Grand Paris Express : une bataille politique, une victoire pour la banlieue*** **[en ligne]. Disponible sur :** https://www.lagazettedescommunes.com/221682/grand-paris-express-une-bataille-politique-une-victoire-de-la-banlieue/ **[consulté le 23 décembre 2024].**

3.3.2 Les limites et les interrogations autour de la nouvelle infrastructure

Bien que le Grand Paris Express soit présenté par les porteurs du projet, c'est-à-dire l'État, la région et les collectivités locales, comme une révolution en matière de mobilité et de renouvellement urbain au bénéfice des franciliens, il peine à faire l'unanimité. Il soulève de nombreuses inquiétudes et préoccupations notamment quant à son véritable objectif, son coût réel et les répercussions sociales qu'il pourrait entraîner.

Certains s'interrogent sur la nature même du projet, en particulier sur le choix du tracé. À priori ce dernier résulte d'un compromis entre les deux visions proposées dans chacun des deux projets antérieurs. Mais il semblerait qu'une priorité ait été accordée à la connexion des pôles économiques, des aéroports et quartiers à développer, au détriment des bassins de vie existants.

De plus, la vitesse élevée et la distance relativement longue entre chaque gare semble favoriser un mode de transport adapté aux cadres travaillant dans ces pôles, plutôt qu'aux ouvriers ou employés dont le lieu de travail n'est pas situé le long de la ligne. Une solution plus locale, comme un tramway, avec des arrêts rapprochés, reliant directement les bassins d'habitations et d'emplois, aurait peut-être été plus pertinent.[36]

Pierre MERLIN critique le Grand Paris Express, qu'il considère comme une erreur. Il préconise plutôt la modernisation du réseau existant ainsi que le développement du tramway, notamment avec une ligne en rocade. Selon lui, les rocades sont cruciales pour améliorer la mobilité, même si elles concernent peu de trajets directs sans correspondance. Il estime que le choix d'infrastructures réalisé par la Société du Grand Paris (SGP) ne correspond ni aux prévisions d'emplois et d'habitants créés dans le cadre du renouvellement urbain, ni aux chiffres de fréquentation avancés.[37]

D'autres préoccupations émergent et concernent les possibles effets du renouvellement autour des gares. Dans leur ouvrage Les naufragés du Grand Paris Express, la géographe Anne CLERVAL et la journaliste Laura WOJCIK mettent en évidence les importantes conséquences sociales du projet du Grand Paris Express.

Elles soulignent que ce vaste programme d'aménagement, qui prévoit la construction de 68 nouvelles gares et de nombreuses infrastructures urbaines, entraîne des expulsions, des expropriations et le relogement de nombreux habitants, particulièrement dans les banlieues populaires. Ces transformations, bien que nécessaires pour la réalisation, soulèvent de sérieuses inquiétudes quant à leur impact sur les populations locales.[38]

Ce projet attire également de nouveaux investisseurs et encourage la construction de logements neufs, risquant d'aggraver les inégalités sociales. Ces logements, souvent conçus pour une clientèle plus aisée, pourraient entraîner une augmentation notable des prix de l'immobilier. Cette tendance, déjà visible dans certains quartiers, menace de pousser hors de ces zones les habitants actuels, principalement issus des classes populaires, et de renforcer leur précarisation.[39]

Les auteures interrogent donc la capacité réelle du Grand Paris Express à répondre aux besoins des classes populaires, mettant en garde contre des impacts sociaux souvent sous-estimés dans les projets d'envergure.

36

TRIBILLON, Jean-François, 2023. Les paradoxes du Grand Paris Express. *Multitudes*. 2023/1, n°90, 44-49. DOI : 10.3917/mult.090.0044.

37

Le Monde, 2017. *Pierre Merlin : « Le Grand Paris Express, erreur du siècle »* [en ligne]. Disponible sur : https://www.lemonde.fr/le-monde/article/2017/10/13/pierre-merlin-le-grand-paris-express-erreur-du-siecle_5996899_4586753.html [consulté le 23 décembre 2024].

38

CLERVAL, Anne, WOJCIK, Laura, 2024. *Les naufragés du Grand Paris Express*. Paris : La Découverte. Zones. ISBN : 978-2-35522-225-2. Page 15

39

CLERVAL, Anne, WOJCIK, Laura, 2024. *Les naufragés du Grand Paris Express*. Paris : La Découverte. Zones. ISBN : 978-2-35522-225-2. Pages 10-11

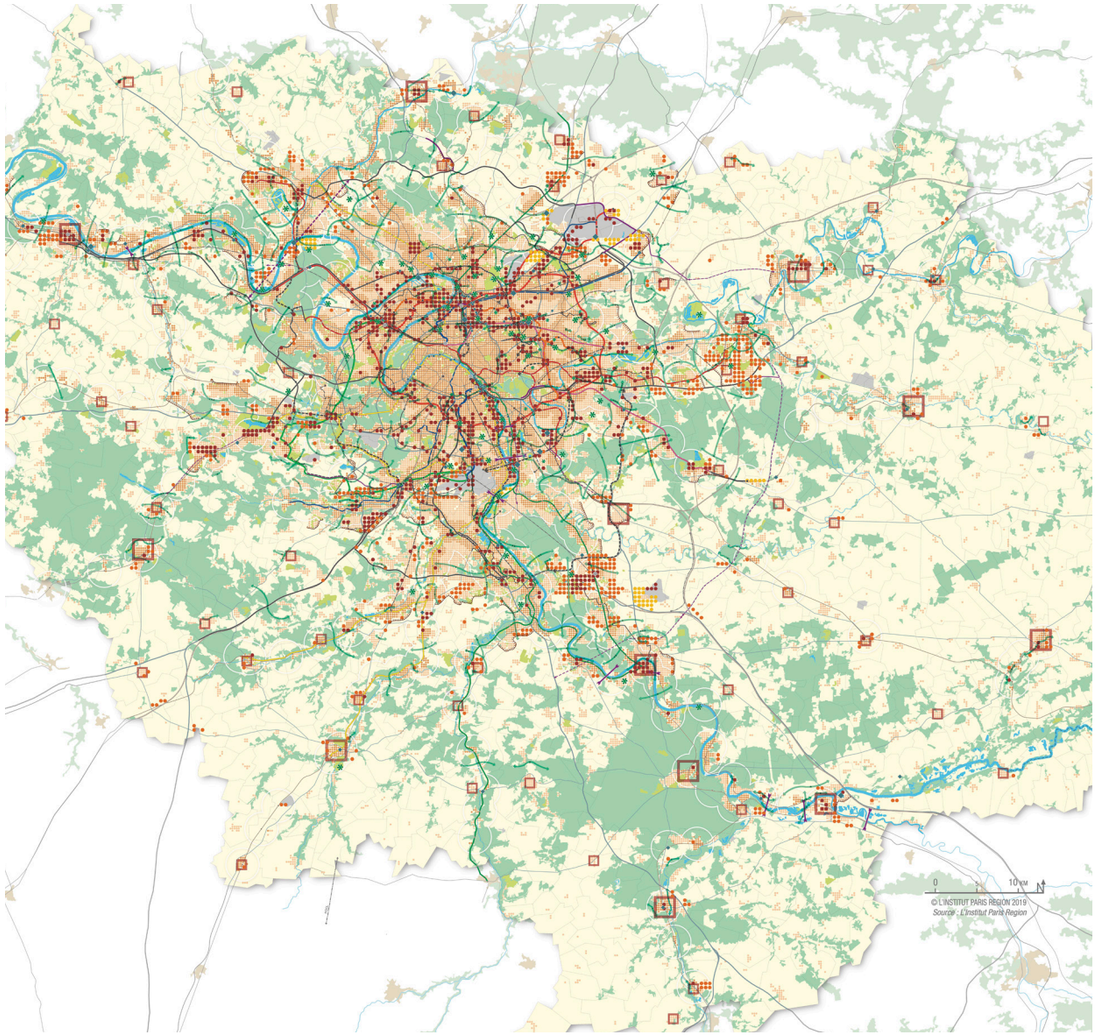


Fig. 21

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. *Schéma directeur de la région Île-de-France* [Schéma directeur], 2013. Institut Paris Région.

Le SDRIF "Île-de-France 2023" a été approuvé par décret le 27 décembre 2013. Les zones à urbaniser fortement sont symbolisées par les points bordeaux.

3.3.3 Synthèse

En résumé, le Grand Paris Express, s'inscrit dans la lignée des grands projets franciliens, tels que la création du métro parisien et le développement du RER, ayant métamorphosé les modes de vie des habitants et insufflé une nouvelle dynamiques aux territoires.

Bien qu'il s'appuie sur une nouvelle logique de planification centrée sur un réseau de transports circulaire en banlieue, le projet conserve une image fortement centralisée, éloignée des réalités locales. Cela reste vrai malgré les efforts déployés pour le rendre plus accessible et concret pour la population, notamment à travers la mobilisation de nombreux acteurs et l'organisation de débats publics et séances d'information.

Mais comme tout projet, il interroge, interpelle et suscite des avis ou des oppositions de tous horizons. Il faut cependant souligner, qu'un projet de cette ampleur, n'est pas une tâche aisée à accomplir et représente un défi considérable.

Dans le cadre de cette recherche, il est essentiel de recueillir les différents avis (qu'ils soient positifs ou négatifs), sans pour autant adopter une posture critique à l'égard du projet, dans le sens où celui-ci est en cours de réalisation. Il est nécessaire de prendre en compte ses particularités et de proposer des solutions adaptées à chaque territoire traversé par le Grand Paris Express.

4

LES 68 QUARTIERS DE GARE : DE FORTS CONTRASTES AUTOUR DE LA CEINTURE PARISIENNE 63

4.1 LES QUARTIERS DE GARE : UNE DENSITÉ RELATIVEMENT FAIBLE MAIS CONTRASTÉE

4.1.1 La densité : une notion plurielle

Dans le cadre du Grand Paris Express, l'étude de la densité urbaine constitue une base essentielle pour analyser les quartiers et évaluer la pertinence ainsi que la viabilité de cette infrastructure de transport en commun d'envergure.

La densité est employée dans de nombreux domaines scientifiques et son usage est multiple. C'est une mesure qui exprime la concentration d'une quantité dans un espace donné.

Concernant l'urbanisme, la densité peut s'exprimer à l'aide de multiples facteurs tels que le nombre d'habitants et d'emplois, la surface de construction ou encore la présence d'espaces de végétation. Le facteur utilisé pour exprimer la densité doit être lié à la notion de surface, soit à la nature et à l'étendue du territoire auquel il s'applique.

L'interprétation de la densité d'un facteur dépend du type de territoire étudié, qu'il s'agisse d'un quartier, d'une ville ou d'une zone plus étendue comme un département ou une région.[1]

Il existe deux types de densités dépendant du choix de la surface à prendre en compte :

- La densité nette se mesure à l'échelle d'un îlot ou d'une parcelle. Elle peut être utilisée à l'échelle d'un quartier en additionnant l'ensemble des surfaces réservées à l'indicateur souhaité et exclure l'ensemble des autres surfaces. Par exemple pour évaluer la densité de population, il faut additionner toutes les surfaces réservées à l'habitat et exclure les surfaces accueillant des espaces et équipements publics et celles réservées aux activités.
- La densité brute inclut dans le calcul l'ensemble des surfaces d'une zone définie qu'elles soient liées ou non au facteur à analyser. Par exemple, pour le calcul de la densité brute de population, il faut aussi intégrer les routes, les équipements publics, les zones d'activités. Comme ces espaces varient en fonction de l'étendue de la zone à analyser, il n'existe pas de densité brute unique.[2]

La densité nette est privilégiée malgré sa moindre précision, principalement en raison de la disponibilité limitée des données, qui ne permet pas de calculer une densité nette pour chaque facteur sur l'ensemble des quartiers étudiés.

Pour comprendre le besoin de densification des quartiers, plusieurs indicateurs de densité sont retenus :

- La **densité de population** (fig. 22) détermine le nombre d'habitants autour des gares nouvelles et s'exprime en habitants par hectare. Cette donnée est directement liée à la question de la mobilité et à la pertinence du type d'infrastructure de transport en commun choisie.
- La **densité d'emplois** (fig. 22) indique le nombre d'emplois dans les quartiers de gare et s'exprime en nombre d'emplois par hectare. Cet indicateur complète immédiatement la densité de population. S'il y a peu d'habitants, il y a peut-être beaucoup d'emplois et, dans ce cas, l'intérêt de l'infrastructure est justifié. En revanche, s'il y a également peu d'emplois alors la densification devient un enjeu majeur.
- La **densité d'équipements publics** correspond au nombre d'équipements recevant du public sur une surface donnée autour des gares. Les types d'équipements retenus sont les établissements d'enseignement, les infrastructures de santé, les lieux culturels et les équipements sportifs. Ce sont des lieux qui caractérisent à la fois le dynamisme urbain notamment par les flux quotidiens qu'ils attirent autour d'eux et l'accessibilité qui définit la proximité des habitants vis-à-vis des services publics.
- La **densité d'espaces bâtis**[3] reflète la proportion de surface bâtie vis-à-vis de la surface totale d'une zone définie. Cet indicateur offre une première évaluation du niveau d'urbanisation d'un territoire, permettant de déterminer si un quartier présente un potentiel de densification autour de la gare. Cependant, l'interprétation de ce potentiel ne peut s'appuyer uniquement sur cet indicateur. Il doit être complété par d'autres éléments, tels que la superficie des friches non affectées à des projets et les surfaces dédiées aux projets de renouvellement urbain planifiés par les collectivités territoriales.

1

PANERAI, Philippe, 2008. *Paris Métropole : formes et échelles du Grand-Paris*. Paris : Éditions de la Villette. ISBN : 978-2-91-545639-4. Pages 20-21.

2

MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise, 2015. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. 7ème édition. Paris : Presses Universitaires de France. Quadrige. ISBN : 978-2-13-063068-5. Pages 236-237

3

Les espaces bâtis comprennent tous les éléments construits prenant la forme de bâtiment. Les éléments bâtis tels que les routes, les places et les parkings ne sont pas inclus.

4.1.2 Densité bâtie, d'habitants et d'emplois : liaison forte

Bien que la densité bâtie, la densité d'habitants et celle d'emplois soient étroitement interconnectées, il est possible d'identifier plusieurs configurations distinctes qui mettent en lumière des variations dans la manière dont ces éléments se combinent au sein des quartiers.

Pour comprendre l'interprétation des valeurs et éviter une approche subjective, il est préférable d'utiliser une valeur de référence. Il y a deux valeurs qui peuvent être utilisées. La première est la densité cumulée à Paris qui équivaut à 372 habitants et emplois par hectare[4], ce qui correspond à la ville la plus dense d'Europe[5]. Cependant, cette donnée semble disproportionnée face aux valeurs obtenues dans la majorité des quartiers de gare du Grand Paris Express.

La deuxième valeur pouvant être considérée comme valeur étalon est la densité cumulée en petite couronne. Cette dernière équivaut à 98 habitants et emplois par hectare[6]. Étant plus représentative des densités observées dans les quartiers de gare, elle sera utilisée comme valeur de référence pour interpréter les résultats obtenus de manière plus objective.

Le premier cas de figure fait état d'une haute densité bâtie et d'une haute densité de population et d'emplois. Il est particulièrement visible sur certaines gares des lignes 14 et 15.

Au nord de la ligne 14, les quartiers autour des gares de *Pont Cardinet* et de *Porte de Clichy* illustrent bien cette tendance. À Pont Cardinet, la surface bâtie représente 39 % de la superficie totale (dans un rayon de 500 mètres autour de la gare) contre une moyenne de seulement 22 % pour l'ensemble des quartiers[7]. La densité cumulée y atteint 546 habitants et emplois par hectare, soit 3,4 fois la moyenne. À *Porte de Clichy*, cette densité est 2,2 fois supérieure à la moyenne, avec 351 habitants et emplois par hectare[8].

Certains quartiers situés sur la partie sud-ouest de la future ligne 15 présentent des caractéristiques similaires. C'est notamment le cas de *Nanterre-La Folie*, *Nanterre La Boule*, *Pont de Sèvres*, *Issy* et *Châtillon - Montrouge*. À *Issy*, la densité bâtie représente 30 % du territoire, tandis que la densité cumulée atteint 280 habitants et emplois par hectare. À *Pont de Sèvres*, cette densité cumulée s'élève à 302 habitants et emplois par hectare.

Cette forte concentration s'explique principalement par la proximité de ces quartiers avec la capitale et d'importants pôles d'activités économiques, tels que Paris et La Défense. Leur attractivité a entraîné une extension urbaine dans les territoires voisins, lesquels ont engagé des transformations pour répondre aux nouveaux besoins créés par ces pôles dynamiques.

Le quartier autour de la gare Pont de Sèvres, à Boulogne-Billancourt, illustre parfaitement ces mutations urbaines. La démolition des anciennes usines Renault en 2004, après plus d'un siècle de présence sur le site, a marqué un tournant décisif dans l'aménagement de ce territoire.

Ce vaste espace industriel, autrefois au cœur de l'activité économique de la ville, a été transformé en un quartier résidentiel moderne à haute densité. Ce projet de reconversion, inscrit dans une logique de renouvellement urbain, a permis d'introduire de nouveaux logements, des espaces publics et des infrastructures adaptées aux besoins actuels des habitants, tout en tirant parti de la proximité de la capitale et des flux économiques qu'elle génère[9]. Cette mutation s'inscrit dans une tendance plus large d'optimisation des terrains stratégiques autour des gares pour répondre aux besoins de densification urbaine et de mobilité durable.

4

PELLOUX, P. (dir.), 2015. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris : Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 14*. Urbanisme. Paris : APUR. Page 10. Disponible sur : https://www.apur.org/dataviz/observatoire-qg-gpe/.

5

BOURLON, André-marie (dir.), 2004. *Déplacements dans les villes Européennes*. Étude. Urbanisme. Paris : APUR. Page 17. Disponible sur : https://www.apur.org/sites/default/files/documents/156.pdf. Page 16

6

PELLOUX, P. (dir.), 2015. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris : Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 14*. Urbanisme. Paris : APUR. Page 10. Disponible sur : https://www.apur.org/dataviz/observatoire-qg-gpe/.

7

Calculs sur la base des données du : Ministère de l'Économie et des Finances, 2024. *Plan cadastral informatisé* [en ligne]. Disponible sur : https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/plan-cadastral-informatise/ [consulté le 27 sept. 2024].

8

Calculs effectués sur la base des données provenant de : ALBA, Dominique, YVIN, Philippe, LEBLANC, Gilles, 2017. *L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express 2014-2017 : Révéler l'existant pour préparer l'avenir*. Paris : APUR, Société du grand Paris. ISBN : 978-2-36089-014-9. Page 13

9

Île Seguin - Rives de Seine, SPL Val de Seine Aménagement. *Île Seguin : de l'île industrielle à l'île créative, numérique et durable* [en ligne]. Disponible sur : https://www.ileseguin-rivesdeseine.fr/fr/lile-seguin [consulté le 20 nov. 2024].

Le deuxième cas de figure se caractérise par une densité de population et une densité bâtie moyennes, accompagnées d'une faible densité d'emplois. Ce profil concerne principalement une grande partie des quartiers de gare le long des lignes 15 et 16, qui présentent une forte densité bâtie. Cependant, bien que ces quartiers partagent cette densité élevée, ils forment un ensemble hétérogène, chacun ayant son identité propre.

Certains se définissent par un tissus urbain discontinu mixte d'habitations collectives et individuelles comme *Arcueil - Cachan*, *Clamart* ou *Saint-Maur - Créteil*. En moyenne, ces quartiers affichent une densité de population de 105 habitants par hectare, supérieure à la moyenne de 91 habitants par hectare. En revanche, leur densité moyenne d'emplois est de seulement 31 emplois par hectare, soit plus de deux fois moins que la moyenne, qui s'élève à 70 emplois par hectare.[10]

Certains quartiers, comme *Clichy-Montfermeil* ou *Aulnay*, présentent un tissu urbain discontinu principalement composé d'habitats collectifs. À l'inverse, d'autres, tels que *Le Bourget RER* et *La Courneuve Six-Routes*, se distinguent par un tissu urbain continu. Dans ces quartiers, la densité de population est de 90,8 habitants par hectare, ce qui correspond à la moyenne, tandis que la densité d'emplois reste limitée à 22,5 emplois par hectare, soit près de trois fois moins que la moyenne. Par ailleurs, la densité bâtie y atteint 20,25 %, légèrement en dessous de la moyenne de 22 %.

Ces niveaux de densité s'expliquent par plusieurs facteurs. Dans certains quartiers, comme *Arcueil-Cachan*, la proximité avec Paris, qui concentre une grande partie des flux économiques et des emplois, favorise une densité moyenne d'habitations et une faible densité d'emplois. À l'inverse, dans d'autres quartiers, tels que *Clichy-Montfermeil*, ces niveaux de densité résultent de la construction massive d'immeubles résidentiels dans les années 1960-1970, souvent sans accompagnement d'un développement significatif d'emplois à proximité.

Le troisième groupe recense les quartiers caractérisés par une densité moyenne ou élevée d'emplois, mais une faible densité de population, voire une absence totale d'habitants. Il s'agit entre autres de *Saint-Denis Pleyel*, *Stade de France*, *Christ-de-Saclay* et l'Aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Les quartiers de *Saint-Denis Pleyel* et du *Stade de France*, en pleine transformation, accueillent principalement des emplois tertiaires. Leur densité d'emplois atteint respectivement 222 et 200 emplois par hectare, soit environ trois fois plus que la moyenne.

Les autres quartiers appartenant à ce groupe constituent des pôles spécialisés, se trouvent en périphérie de la zone urbaine dense, qui abritent des activités spécifiques. Les emplois industriels sont concentrés autour de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle, qui constitue un grand centre industriel de maintenance. Les emplois liés à la recherche se répartissent notamment entre le *Christ-de-Saclay*, où se trouve le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) et embauchant plus de 7000 personnes[11], et *Guyancourt (Saint-Quentin Est)*, où est implanté le centre de recherche du groupe Renault.

Ces pôles qui étaient auparavant isolés se voient être regroupés en « *clusters* »[12] avec le Grand Paris Express. Tous les clusters ne sont pas dans ce cas de figure mais on y retrouve les clusters industriels autour d'Orly et de Roissy - Charles de Gaulle, les clusters scientifiques dans le plateau de Saclay et le cluster décisionnel autour du quartier de La Défense.

Le dernier cas de figure concerne des quartiers présentant des densités très faibles, aussi bien en population qu'en emplois, ainsi qu'une faible densité bâtie. Situés en périphérie de la zone urbaine dense, ces quartiers font souvent l'objet de projets d'aménagement ambitieux destinés à favoriser leur développement.

Une grande partie de ces quartiers se trouve le long de la ligne 18, au sud-ouest de Paris. Parmi eux figurent *Orsay-Gif* et *Palaiseau*, deux pôles reconnus pour leur vocation d'en-

10

Calculs effectués sur la base des données provenant de : ALBA, Dominique, YVIN, Philippe, LEBLANC, Gilles, 2017. *L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express 2014-2017 : Révéler l'existant pour préparer l'avenir*. Paris : APUR, Société du grand Paris. ISBN : 978-2-36089-014-9. Page 13

11

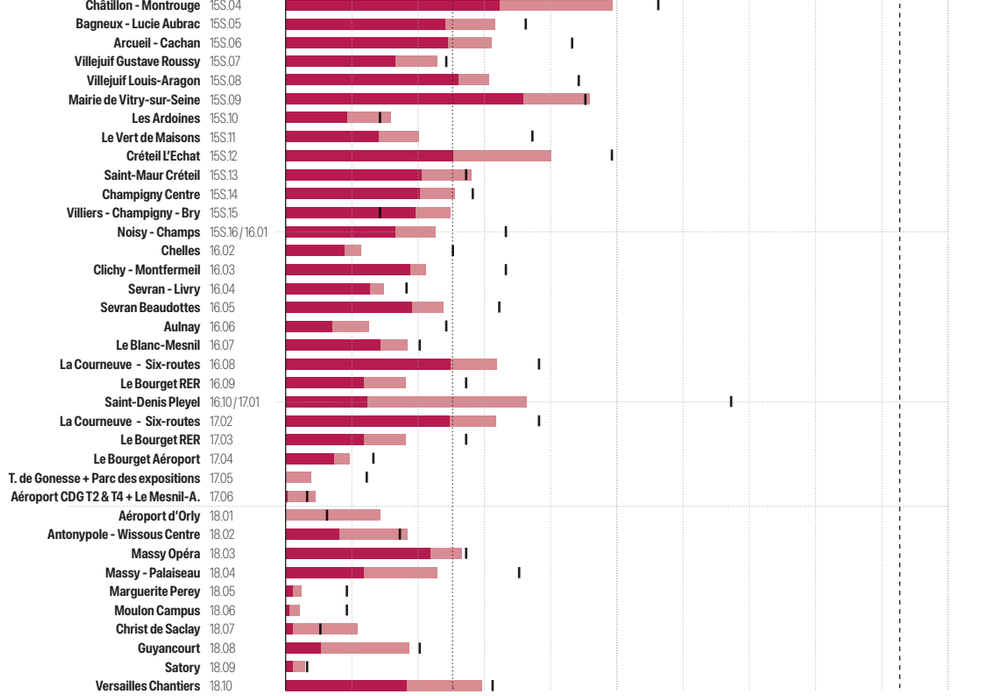
Commissariat à l'Énergie Atomique. *Paris-Saclay* [en ligne]. Disponible sur : https://www.cea.fr [consulté le 10 janvier 2025].

12

TRIBILLON, Jean-François, 2023. Les paradoxes du Grand Paris Express. *Multitudes*. 2023/1, n°90, 44-49. DOI : 10.3917/mult.090.0044. Pages 44-45

Fig. 22 →

Densité cumulée de population et d'emplois salariés par quartier [Analyse statistique]



seignement et de recherche, ainsi que *Satory*, une ancienne base militaire partiellement désaffectée.

Deux autres quartiers, situés le long de la future ligne 17, présentent des caractéristiques similaires. Il s'agit du *Triangle de Gonesse*, où le projet EuropaCity était initialement prévu avant son abandon en 2019 par le gouvernement d'Édouard PHILIPPE[13], et du *Mesnil-Amelot*, situé à l'extrémité de la ligne et ne bénéficiant actuellement d'aucun projet de développement.

En résumé, la densité de population et la densité d'emplois ne sont pas systématiquement corrélées. Une forte densité de population n'implique pas forcément une forte densité d'emplois. En revanche, la densité bâtie est étroitement liée à ces deux paramètres, évoluant en fonction de la densité de population et de celle des emplois.

4.1.3 Densité d'équipements publics

Tout comme la densité d'habitants et d'emplois, la densité d'équipements publics diffère selon les territoires traversés par le Grand Paris Express. Trois principaux types de répartition d'équipements publics ont été identifiés.

Les quartiers du premier type se distinguent par une concentration importante d'équipements publics répartis de manière radiale. Cette organisation radiale signifie que les équipements publics sont situés à différentes distances autour de la gare, couvrant l'ensemble du quartier. Cette répartition variée témoigne d'un certain dynamisme urbain, reflété par les flux quotidiens qu'elle génère. Ces flux contribuent de manière significative au renforcement de la cohésion urbaine du quartier.

Les quartiers les plus représentatifs de ce type sont *Pont Cardinet*, avec 22 équipements publics, *Maison Blanche* et *Mairie d'Aubervilliers*, chacun comptant 20 équipements publics, *Fort d'Aubervilliers* avec 15 équipements, et *Vitry* Centre avec 14 équipements. Ces quartiers se distinguent par une répartition radiale de leurs équipements publics, accompagnée d'une grande diversité typologique.

En revanche, certains quartiers de ce type montrent une diversité plus limitée. Par exemple, *Saint-Cloud*, avec 13 équipements publics, et *Issy RER*, qui en compte 18, se caractérisent par une absence d'équipements de santé et une offre très réduite en équipements culturels.

La majorité de ces quartiers se situe dans des zones à forte densité de population, où la demande accrue en services publics nécessite une implantation diversifiée et accessible des équipements.

Le deuxième type de quartiers se distingue aussi par une forte concentration d'équipements publics, mais ceux-ci sont répartis de manière axiale. Cette organisation axiale signifie que les équipements publics sont regroupés à différentes distances de la gare le long d'un ou plusieurs axes. Cependant, cette axialité ne se traduit pas nécessairement par une disposition physique, comme le long d'une route. Elle reflète plutôt un type d'aménagement marqué par une concentration linéaire, en contraste avec la répartition plus étendue du type radial.

Cette configuration axiale tend à créer, au sein de chaque quartier, des distinctions marquées entre des pôles publics dynamiques, où l'accès aux services publics est facilité grâce à leur regroupement le long de ces axes, et des secteurs dédiés principalement à l'habitat ou aux activités économiques.

Par exemple, les quartiers illustrant le mieux ce type sont : *Le Blanc-Mesnil* (9 équipements publics), *L'Haÿ-les-Roses* (9), *Les Agnettes* (10) ou *Pont de Bondy* (9).
Dans ce groupe, le nombre d'équipements publics est légèrement réduit par rapport aux quartiers du premier groupe. Cependant, cette diminution est compensée par la plus faible densité de population, ce qui leur permet d'assurer une efficacité équivalente dans la satisfaction des besoins locaux.

13

Le Monde, 7 novembre 2019. *EuropaCity : le projet de mégacomplexe définitivement abandonné* **[en ligne]. Disponible sur :** https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/11/07/emmanuel-macron-annonce-l-abandon-du-megacomplexe-europacity-au-nord-de-paris_6018357_3234.html **[consulté le 10 janvier 2025].**

Le type de répartition des équipements publics est directement lié à leur nombre. Plus les équipements sont nombreux, plus ils ont tendance à être répartis sur l'ensemble du quartier. En revanche, lorsque leur nombre est plus limité, ils tendent à se regrouper dans des zones géographiques spécifiques.

Le troisième type se caractérise par une faible concentration d'équipements publics. Contrairement aux deux premiers types, l'analyse de leur répartition est impossible en raison de leur nombre très limité dans les quartiers de gare concernés.

Le facteur principal expliquant le manque d'équipements publics est la faible densité de population. Ceci concerne les quartiers principalement peu, voire pas urbanisés comme le *Triangle de Gonesse* et le *Mesnil-Amelot*. Dans d'autres cas, c'est la spécificité même du quartier qui limite l'implantation d'équipements publics. C'est le cas du *Parc des Expositions* à Villepinte, de *Satory*, qui abrite notamment un terrain militaire, ou encore des aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle. L'envergure de leurs infrastructures, combinée aux nuisances générées, éloigne les zones résidentielles, réduisant ainsi la nécessité d'y installer des équipements publics.

La faible densité n'explique pas à elle seule le manque d'équipements publics. Certains quartiers résidentiels ou mixtes, tels que *Le Bourget Aéroport*, *Villiers-Champigny-Bry* ou *Les Ardoines*, disposent d'un nombre limité d'équipements publics, malgré une densité de population significative autour de leur gare. Cependant, dans ce contexte, l'origine de ce déficit en équipements publics demeure indéterminée, aucune explication précise ne permettant pour l'instant de justifier cette disparité.

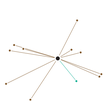
La densité des équipements publics est étroitement liée à celle de la population. En revanche, leur répartition et leur diversité varient d'un territoire à l'autre.



14.01 Saint-Denis Pleyel



14.02 Mairie de Saint-Ouen



14.03 Saint-Ouen RER C



14.04 Porte de Clichy



14.05 Pont Cardinet



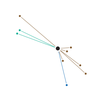
14.06 Maison Blanche



14.07 Kremlin-Bicêtre Hôpital



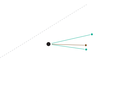
14.08 Villejuif – Institut Gustave Roussy



14.09 L'Haÿ-les-Roses



14.10 Chevilly-Larue



14.11 Thiais - Orly



14.12 Aéroport d'Orly



15E.01 / 15S.15 Champigny Centre



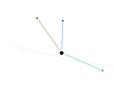
15E.02 Nogent - Le Perreux



15E.03 Val de Fontenay



15E.04 Rosny - Bois-Perrier



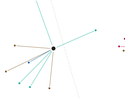
15E.05 Bondy



15E.06 Pont de Bondy



15E.07 Bobigny Pablo Picasso



15E.08 Drancy - Bobigny



15E.09 Fort d'Aubervilliers



15E.10 Mairie d'Aubervilliers



15E.11 Stade de France



15O.02 Les Grésillons



15O.03 Les Agnettes



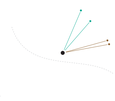
15O.04 Bois-Colombes



15O.05 Bécon-les-Bruyères



15O.06 La Défense



15O.07 Nanterre-La-Folie



15O.08 Nanterre La Boule



15O.09 Reuil - Suresnes «Mont Valérien»



15O.10 Saint-Cloud



15O.11 / 15S.01 Pont de Sèvres



15S.02 Issy RER



15S.03 Fort d'Issy - Vanves - Clamart



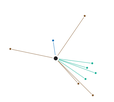
15S.04 Châtillon – Montrouge



15S.05 Bagneux – Lucie Aubrac



15S.06 Arcueil – Cachan



15S.08 Villejuif – Louis Aragon



15S.09 Vitry Centre

15S.10 Les Ardoines

15S.11 Le Vert de Maisons

15S.12 Créteil – l'Échat

15S.14 Saint-Maur – Créteil

15S.16 Villiers – Champigny – Bry

15S.17 Noisy – Champs

16.02 Chelles

16.03 Clichy - Montfermeil

16.04 Sevran – Livry

16.05 Sevran – Beaudottes

16.06 Aulnay

16.07 Le Blanc-Mesnil

16.08 Le Bourget RER

16.09 La Courneuve «Six routes»

17.04 Le Bourget Aéroport

17.05(1) Parc des Expositions

17.05(2) Triangle de Gonesse

17.06(1) Aéroport CDG T2

17.06(2) Aéroport CDG T4

17.06(3) Le Mesnil-Amelot

18.02 Antonypole / *Antonypole-Wissous Centre**

18.03 Massy Opéra

18.04 Massy - Palaiseau

18.05 Palaiseau / *Marguerite Perey**

18.06 Orsay-Gif / *Moulon Campus**

18.07 CEA Saint-Aubin / *Christ-de-Saclay**

18.08 Saint-Quentin Est

18.09 Satory

18.10 Versailles Chantiers

Fig. 23

Nombre et répartition urbaine des équipements publics dans un rayon de 500 mètres [Analyse cartographique - 1:20000]

Équipements de santé (hôpitaux, centres de soins)

Équipements culturels (musées, cinémas, médiathèques, ...)

Établissements scolaires et universitaires publics

Infrastructures sportives

Ruptures urbaines (voies ferrées, autoroutes et routes nationales)

4.2 LA QUÊTE D'UN NOUVEL ÉQUILIBRE TERRITORIAL AU SEIN DES QUARTIERS DE GARE

4.2.1 Structure urbaine et mixité sociale : notions clés de l'équilibre urbain

La densité, à elle seule, ne suffit pas à mettre en lumière les spécificités propres à chaque quartier. Il est nécessaire de la compléter avec d'autres indicateurs pour approfondir la réflexion sur l'organisation urbaine. L'association avec des indicateurs spatiaux est indispensable pour évaluer l'équilibre urbain de chaque quartier.

L'agence Devillers et Associés, dans le cadre d'une étude menée lors de l'Atelier international du Grand Paris, définit l'équilibre d'une métropole comme « *le rapport entre l'autonomie et la dépendance des territoires qui la composent.* » Bien que formulée à l'échelle métropolitaine, cette définition peut également s'appliquer aux quartiers de gare.

Chaque quartier doit pouvoir exprimer une certaine autonomie, notamment grâce à une mixité programmatique qui permet aux habitants d'accéder facilement à l'emploi, aux commerces et aux services publics de proximité. L'autonomie d'un quartier participe à l'affirmation de son identité propre, le différenciant des autres.

Cependant, aucun quartier ne peut être totalement autonome et offrir l'ensemble des services nécessaires à sa population. Les quartiers, malgré leur autonomie, restent interdépendants.[1]

Dans ce contexte, il devient essentiel d'étudier la structure urbaine, c'est-à-dire l'organisation spatiale des différents éléments qui composent un territoire, comme un moyen de définir l'équilibre urbain. Ces éléments se regroupent en trois grandes catégories.

La première concerne la répartition des équipements publics et activités, leur emplacement doit irriguer le territoire afin que l'accessibilité à ces espaces soit facilitée et puisse correspondre aux besoins des habitants.

La deuxième catégorie est celle de la centralité urbaine qui est un indicateur clé pour analyser et comprendre les dynamiques locales en matière d'attractivité et de flux.
Enfin, les espaces de respiration urbaine, composés de places publiques, qu'elles soient végétalisées ou minérales et des parcs dont leur rôle est fondamental en particulier dans des zones fortement urbanisées.

La structure urbaine peut être envisagée sous une double perspective : elle constitue à la fois un marqueur identitaire, permettant de caractériser et de définir un territoire, et un outil fonctionnel, destiné à répondre aux besoins des habitants. Cette analyse est menée en tenant compte de ces deux dimensions.

L'équilibre urbain ne se réduit pas à l'étude de la structure urbaine ; il repose également sur la mixité sociale, qui contribue de manière significative à son maintien.

En son absence, la ségrégation s'installe, exacerbant les inégalités et l'isolement des populations. Qu'elle provienne de quartiers populaires ou favorisés, la ségrégation nuit à l'équilibre urbain en réduisant les interactions sociales, ce qui fragmente davantage le territoire. À l'inverse, la mixité sociale peut insuffler une nouvelle dynamique urbaine et sociale au sein des quartiers.[2]

Plusieurs indicateurs ont été retenus pour comprendre le degré d'équilibre urbain de chaque quartier :

- La **répartition des équipements publics** (fig. 23) correspond à la répartition spatiale sur un territoire donné. Elle permet de déterminer si les équipements publics implantés de manière homogène sur le territoire créant un tissu d'équipements publics équilibrés autour de la gare ou si au contraire, ils sont implantés dans un secteur particulier créant un déséquilibre spatial.[3]
- La **répartition des programmes mixtes** (fig. 24) constitue un complément à l'évaluation de la présence ou de l'absence de centralité urbaine. Ce critère met en lumière les bâtiments combinant des fonctions résidentielles et d'activités. Il permet de déterminer si la gare est entourée d'une zone à centralité compacte et intense, ou au contraire d'une centralité fragmentée et moins marquée. À l'instar de l'indicateur précédent, ces espaces offrent une indication du dynamisme urbain du quartier.
- La **répartition des espaces verts et des espaces publics** (fig. 25) identifie la localisation des respirations urbaines, c'est-à-dire des places et des parcs où les habitants peuvent se promener, se détendre ou participer à des évènements organisés sur les espaces publics. Leur évaluation permettra de mettre en avant si ces espaces quadrillent le territoire étudié ou s'ils forment une centralité forte.
- La **mixité sociale** (fig. 26) indique la composition socio-économique autour de la gare. Cet indicateur spécifie si le quartier est marqué par une diversité sociale ou s'il est caractérisé par un phénomène de ségrégation. Pour évaluer cet indicateur deux mesures ont été combinées : le revenu moyen par unité de consommation pour déterminer le niveau de vie des habitants et le degré de mixité de chaque quartier établi à partir d'une étude menée par l'APUR.[4]
- L'**accessibilité des transports** (fig. 27) en commun analyse la connectivité du territoire vis-à-vis des autres en évaluant le nombre de correspondances aux transports en commun lourds (tramway, métro, RER, TER, TGV) et l'aire accessible en 45 minutes avant et après le Grand Paris Express. Cette étude vise à mesurer le potentiel d'attractivité de la gare pour les travailleurs ou visiteurs en fonction des infrastructures.[5]

4.2.2 La structure urbaine : entre centralités inégales et besoins d'espaces de respiration urbaine

L'évaluation de la structure urbaine dépend de la répartition des équipements publics, des espaces publics et de la mixité des programmes. Plusieurs types de quartiers sont identifiables.

Le premier type correspond aux quartiers offrant de nombreuses respirations urbaines, mais dépourvus d'une centralité urbaine marquée. Ces quartiers sont généralement situés en périphérie de la première couronne de l'aire d'attraction parisienne, principalement le long des lignes 16, 17 ou 18.

Certains quartiers de la ligne 18 à l'image de Palaiseau, *Orsay-Gif* et *Saint-Quentin Est*, accueillent de nombreux équipements d'enseignement et de recherche de pointe qui apportent un certain dynamisme autour de la gare. Cependant, ces équipements, généralement réservés à leurs usagers, ne contribuent pas à renforcer une centralité accessible à l'ensemble des habitants. En revanche, leur urbanisation récente ou en cours favorise une végétation abondante et l'aménagement de parcs, offrant de vastes espaces de respiration urbaine.

Situé le long de la ligne 16, le quartier autour de la gare de *Chelles* se caractérise par une centralité urbaine limitée et un vaste espace de respiration. Au nord de la gare se trouvent un parc central, quelques équipements publics et une artère commerçante. En revanche, au sud des voies, les équipements et les activités sont nettement moins présents.

À *Sevran-Beaudottes*, la centralité urbaine est divisée par une fracture nord-sud. Au nord, un centre commercial et quelques équipements publics concentrent les flux, tandis qu'au sud, un parc s'étend au cœur d'une zone mêlant activités et habitat pavillonnaire.

Villejuif - Gustave-Roussy est le quartier de ce groupe situé le plus près de la capitale. Il se distingue par la préservation de son cœur vert, encore largement épargné par l'urbanisation. Cette centralité verte contraste fortement avec

1

DEVILLERS Christian, EVO, Marie, 2013. Pôles-Réseaux-Territoires : aménager le Grand Paris à partir de ses bassins de vie. Dans : LEMOINE, Bertrand (dir.), 2013. *Habiter le Grand Paris*. Paris : Archibooks + Sautereau Éditeurs. ISBN : 978-2-35733-273-7. Pages 93-104

2

DE PORTZAMPARC, Élizabeth, DE PORTZAMPARC, Christian, 2013. Habiter la métropole : habitat d'urgence, urgence d'habiter / les lignes de vie de la métropole = les boulevards du Grand Paris. Dans : LEMOINE, Bertrand (dir.), 2013. *Habiter le Grand Paris*. Paris : Archibooks + Sautereau Éditeurs. ISBN : 978-2-35733-273-7. Pages 104-117

3

Voir la définition au chapitre 4.1.1

4

LABASSE, Alexandre, PELLOUX, Patricia (dir.), 2023. *Mixité sociale et ségrégation dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, quelles dynamiques depuis 2010 ?* (Note n°234). Étude. Urbanisme. Paris : APUR. Disponible sur : https://www.apur.org/fr/nos-travaux/mixite-sociale-segregation-quartiers-gare-grand-paris-express-dynamiques-2010. Page 7

5

JANKEL, Stéphanie, PELLOUX, Patricia (dir.), 2019. *Mutation dans les quartiers de gare du Grand Paris Express*. Étude. Urbanisme. Paris : APUR. Disponible sur : https://www.apur.org/sites/default/files/mutations_quartiers_gare_grand_paris_express_tome_1.pdf?token=tdSe5qRN. Page 19

6

SADEV 94, Paris Saclay Cancer Cluster. *Campus Grand Parc* [en ligne]. Disponible sur : https://www.campusgrandparc.com/fr [consulté le 26 novembre 2024].

l'absence de véritable centralité urbaine. Pour y remédier et renforcer l'attractivité de la gare, un vaste projet urbain prévoyant la construction de 3 000 logements est prévu dans les années à venir.[6]

Le deuxième type regroupe les quartiers qui se distinguent par la combinaison d'une centralité urbaine forte et d'espaces publics significatifs. La majorité de ces quartiers se situe le long des lignes 14 et 15, bénéficiant d'une proximité immédiate avec la capitale.

Les quartiers autour des gares de *Porte de Clichy*, *Pont Cardinet* et *Mairie de Saint-Ouen* se distinguent par une centralité forte et bien développée, qui s'étend largement autour de leurs gares respectives. Cette centralité est renforcée par la présence de grands espaces verts centraux, des lieux de respiration urbaine dans des quartiers où la densité bâtie est très élevée.

Dans le quartier de *Nogent - Le Perreux*, l'intensité de la centralité urbaine est plus faible mais elle est concentrée principalement le long de trois axes pointant tous en direction de la gare ce qui renforce son poids au sein du quartier. Cependant, malgré les nombreux espaces verts privés, les espaces verts publics se trouvent presque exclusivement à l'ouest de la gare tout comme les équipements publics créant un déséquilibre au sein du quartier où l'accès est plus difficile pour les habitants de l'est de la gare.

Concernant *Villejuif - Louis Aragon*, les activités sont principalement implantées le long de la rue Jean-Jaurès, artère principale de la ville liant Paris à l'aéroport d'Orly. De nombreux espaces verts, associés à des végétations privées réparties autour de la gare, tissent un réseau de respirations urbaines qui contribue à l'adaptation du quartier aux enjeux du changement climatique.

Versailles - Chantiers se distingue par une forte centralité autour de la gare, grâce à la présence de nombreux commerces et équipements. Le quartier bénéficie également de respirations urbaines variées. Au sud, la forêt domaniale de Versailles fait office de véritable poumon vert, tandis qu'au nord, la végétation se décline sous plusieurs formes, notamment des parcs, des espaces linéaires et des îlots végétalisés, offrant ainsi une diversité d'espaces de détente et de nature.

Le troisième type découle du type précédent. La différence s'établit au niveau des espaces verts. Étant donné leur forte densité bâtie, les quartiers de ce type possèdent peu de places publiques ou d'espaces végétalisés. C'est le cas de *Mairie d'Aubervilliers*, *Bois - Colombes*, *Bécon - Bruyères* et *Fort d'Issy - Vanves - Clamart*.

Dans ces quartiers, les habitants bénéficient d'un large accès aux équipements publics et aux commerces, mais l'absence de cadre vert se fait sentir. Cette caractéristique accentue la perception d'un quartier dense et compact, tandis que le manque d'espaces non bâtis contribue à la formation d'îlots de chaleur en période de canicule, phénomène à rapidement limiter.

Le dernier type correspond aux quartiers qui manquent de centralité urbaine et d'espaces de respiration. Cette situation s'explique généralement par leur vocation, orientée vers des activités économiques ou industrielles.

Parmi eux figurent *Thiais-Orly*, *Chevilly-Larue*, ainsi que les zones autour de l'aéroport d'Orly et de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Ces quartiers, souvent dépourvus de fonctions résidentielles, ne sont pas conçus pour accueillir une vie quotidienne diversifiée. La centralité urbaine n'y est donc pas une priorité, l'aménagement étant principalement orienté vers les besoins spécifiques des activités économiques qu'ils abritent. Cela se reflète dans la conception de l'espace public, largement pensé pour l'usage de la voiture, au détriment du piéton, dont les besoins sont souvent négligés.

Ce manque ne se limite pas uniquement aux quartiers dédiés aux activités économiques.

Le quartier du *Bourget Aéroport* se caractérise par l'absence de centralité urbaine et par un nombre extrêmement limité d'espaces de respiration. Ce déficit s'explique par une urbanisation contrainte, encerclée par des infrastructures majeures, telles que les routes et les équipements liés aux activités aéroportuaires, qui laissent peu de place à des aménagements répondant aux besoins des habitants.

Quand au quartier du *Mesnil-Amelot*, il se distingue aussi par l'absence de centralité urbaine, mais pour des raisons différentes. La très faible densité de population et d'activités dans ce secteur ne justifient, à ce stade, ni l'émergence d'un pôle structurant ni le développement d'infrastructures spécifiques. Cependant, l'implantation de la nouvelle gare pourrait faire évoluer le contexte territorial, modifiant profondément le paysage urbain.

Au regard de la diversité des territoires traversés, chaque quartier dispose d'une centralité et de zones de respirations urbaines qui lui sont propres. Cependant, un point commun les rassemble : l'absence notable d'espace public identitaire central.

Malgré cette absence, près de 20 % de la surface du sol de l'Île-de-France est dédiée à l'espace public. Son affectation, en revanche, ne semble pas en faveur du piéton et ne contribue pas toujours à l'affirmation d'une dynamique urbaine locale.

Même si les problématiques diffèrent en petite couronne, à Paris, plus de la moitié de l'espace public est dédiée au transport routier, alors que ce mode ne représente que 4 % des déplacements[7]. Ce dernier illustre un décalage entre la surface d'espaces publics et le nombre de déplacements. Cependant, ce sol est d'autant plus précieux dans les territoires déjà fortement urbanisés, où il est essentiel de le préserver ou de l'étendre lors des transformations urbaines.

Dans le contexte des transformations urbaines, la réaffectation de ces espaces est souvent envisagée, malgré leur rôle essentiel dans le bon fonctionnement des quartiers. Face à cet enjeu crucial, une réflexion collective a été menée par l'agence d'architecture et d'urbanisme TKV sous la direction d'Île-de-France Mobilité et la Société du Grand Paris.

Cette étude énumère quarante principes à mettre en œuvre pour la conception d'espaces publics répartis selon trois fondements : la continuité, l'évolutivité et la disponibilité. Ces fondements doivent permettre une réponse adaptée à chaque quartier, en reconnaissant que l'existence d'une solution unique ne peut convenir face à la diversité des territoires traversés par le Grand Paris Express[8]. Face à cet enjeu majeur, l'espace public ne doit en aucun cas être négligé lors de la proposition du projet de densification.

4.2.3 La mixité sociale : une évolution hétérogène selon les quartiers

En matière de mixité sociale, plusieurs profils de quartiers se dessinent, reflétant une grande variété de dynamiques socio-économiques. L'APUR les a classés en quatre catégories selon leur degré de mixité sociale : les quartiers mixtes, les quartiers ségrégués, les quartiers en situation intermédiaire et les quartiers trop peu peuplés pour être analysés. L'APUR a évalué l'évolution du niveau de mixité de chaque quartier (augmentation, stabilité et recul)[9]. Cette étude est couplée avec l'évaluation du revenu moyen disponible par unité de consommation dans chaque quartier de gare.

Le premier profil regroupe les quartiers défavorisés et ségrégués dont la mixité sociale est en recul ou en stagnation. Ces quartiers sont caractérisés par un revenu moyen disponible par unité de consommation inférieur à la moyenne des quartiers du Grand Paris Express, compris entre 1265 € à *La Courneuve - « Six Routes »* et 1597 € à *Bobigny-Pablo Picasso*. L'ensemble de ces quartiers se trouvent au nord – nord-est de Paris.

Cette situation trouve ses origines, d'une part, dans une composante historique, où les populations ouvrières s'établissaient principalement à l'est de la capitale. Les fumées des usines franciliennes étaient poussées vers l'est par les vents dominants rendant ces zones adaptées à l'implantation d'usines et donc aux populations ouvrières, plus modestes[10].

7

BARROCA, Bruno, 2023. La résilience en mouvement. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. *Métro ! Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Page 197

8

Sous la direction de MENDES Georgina, PEYRON Julien (Société du Grand Paris), CHEVALLIER Estelle (Île-de-France Mobilités), TRÉVELO Pierre Alain, VIGER-KOHLER Antoine (TVK), 2019. *Places du Grand Paris, Principes de conception pour les espaces publics du Grand Paris Express*. 1ère édition. Paris : Société du Grand Paris, Île-de-France Mobilités. ISBN : 978-2-11-155739-0. Pages 40-54

9

LABASSE, Alexandre, PELLOUX, Patricia (dir.), 2023. *Mixité sociale et ségrégation dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, quelles dynamiques depuis 2010 ?* (Note n°234). Étude. Urbanisme. Paris : APUR. Disponible sur : https://www.apur.org/fr/nos-travaux/mixite-sociale-segregation-quartiers-gare-grand-paris-express-dynamiques-2010.

10

Société du Chemin de Fer Industriel. Archives de la ville de Paris, 2007. *Administration et activités (1884-1993)* [en ligne]. Disponible sur : https://archives.paris.fr/_depot_ad75/_depot_arko/ead/INV0857.pdf [consulté le 30 décembre 2024]. Page 1











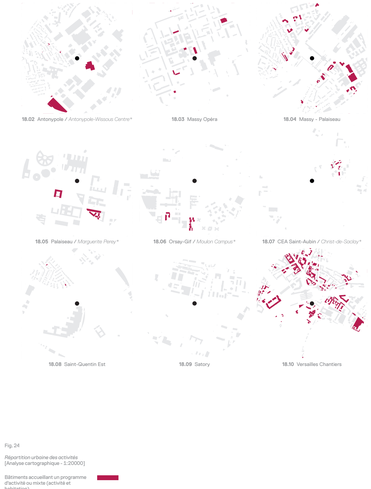
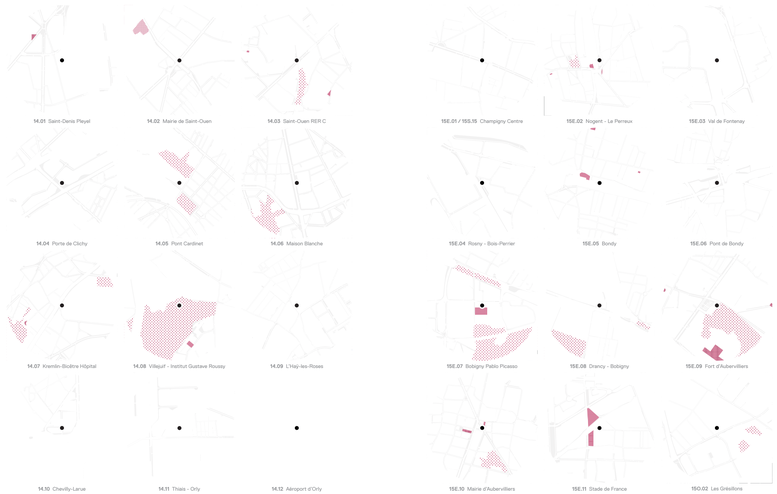


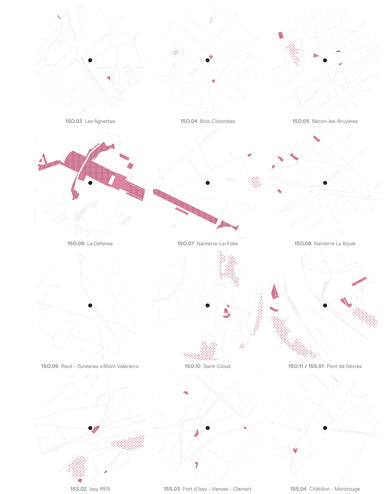
Fig. 24

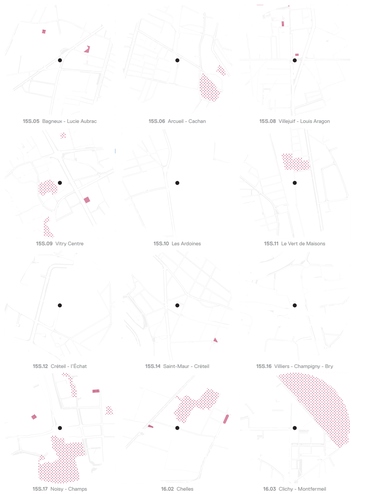
Répartition urbaine des activités
[Analyse cartographique - 1:20000]

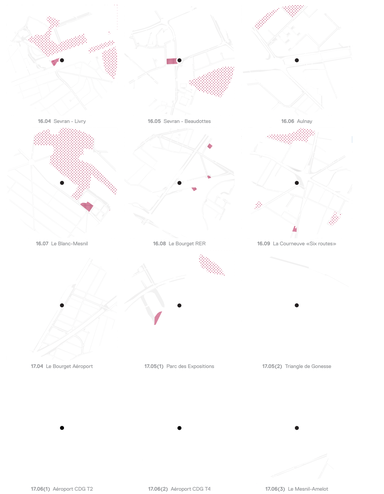
Bâtiments accueillant un programme d'activités ou mixte (activité et habitation)

Ensemble bâti (autres programmes)









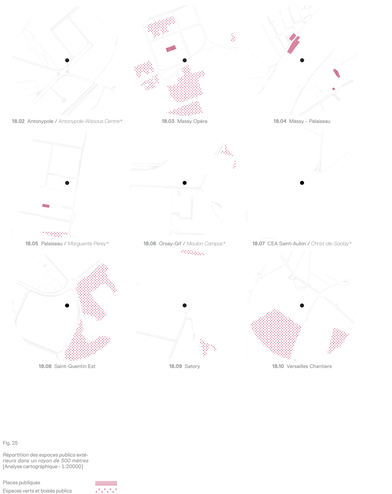


Fig. 25

Répartition des espaces publics extérieurs dans un rayon de 500 mètres
[Analyse cartographique - 1:20000]

Places publiques
Espaces verts et boisés publics
Espaces publics le long des rues

D'autre part, l'accélération de l'urbanisation du XXème siècle, par la construction de nombreux logements sociaux dans le nord de Paris, a contribué à l'implantation de populations modestes.

Les quartiers comme ceux de *Mairie d'Aubervilliers*, *Drancy - Bobigny*, *Sevran - Beaudottes*, ou *Clichy - Montfermeil* sont caractérisés par une stagnation de la mixité sociale entre 2010 et 2019. La réalisation de projets de transformation urbaine contribue à garder un niveau de mixité sociale stable comme dans le quartier de *La Courneuve - « Six Routes »* où les collectivités locales (Plaine Commune et la Courneuve) ont créé une ZAC pour mettre en œuvre un projet urbain dont le programme est majoritairement résidentiel[11]. À *Bobigny - Pablo Picasso*, la transformation du cœur de ville, projet qui sera achevé en 2025, prévoit la création de 1170 logements et de 13 000 m² de commerces. Il sera composé de 10 % de logements sociaux contre 76 % de logements en accession[12]. Cette tendance est visible à l'échelle de la ville où l'augmentation de logements HLM évolue moins rapidement que l'ensemble des logements sur la période 2010 - 2021[13].

Si la vente de logements à des particuliers permet de contrôler ou d'accentuer la mixité sociale, ce mécanisme comporte également des risques. En rendant le quartier plus attractif par l'amélioration de l'habitat ou la construction de nouveaux logements, une hausse de la valeur immobilière peut impliquer un processus de gentrification[14].

Parmi les quartiers défavorisés, la mixité sociale est en recul pour certains d'entre eux, à l'image de *Bondy*, *Pont de Bondy*, *Aulnay* et *Le Blanc-Mesnil*[15]. Les raisons sont certes multiples mais le point commun pour ces quartiers est marqué par l'absence de projets de transformation urbaine pendant la période 2010 - 2019. Cependant avec l'arrivée du nouveau métro, plusieurs renouvellements urbains sont à l'étude ou en cours comme le projet Val Francilia qui se développe sur une friche industrielle de l'ancienne usine PSA Peugeot-Citroën à Aulnay-sous-Bois. Fort d'une excellente accessibilité grâce à sa localisation stratégique au croisement des autoroutes A1, A3, A104 et des aéroports du Bourget et de Roissy - Charles-De-Gaulle, ce projet vise à créer 2000 à 3000 logements et 11 500 emplois. L'installation de pôles de recherches, d'innovations et d'entreprises va permettre à ce territoire, marqué par la désindustrialisation, de renouer avec son passé industriel.[16]

Le deuxième type correspond aux quartiers favorisés marqués par un niveau faible ou intermédiaire de ségrégation. Le revenu moyen disponible par unité de consommation pour ces quartiers est compris entre 2477 € et 2904 €.

Certains de ces quartiers à l'image de *Pont Cardinet*, *Nogent - Le Perreux* ou *Bois - Colombes* ont enregistré une dégradation de leur mixité sociale entre 2010 et 2019. À titre d'exemple, la ville de Bois - Colombes et huit autres villes ont été sanctionnées par la préfecture des Hauts-De-Seine, pour leur insuffisance en matière de construction de logements sur la période 2014 - 2016 alors que la loi prévoit pour les communes d'Île-de-France un parc immobilier composé de 25 % de logements sociaux . En 2023, la ville possédait 19,4 % de logements sociaux cela reste toujours insuffisant au regard de la loi malgré un effort fourni par la ville[17].

Cependant, la mixité n'a pas diminué partout. Elle s'est stabilisée dans les quartiers de *Maison Blanche*, *Bécon-Bruyères*, *Issy RER* et *Pont de Sèvres*. Le plus souvent, la stabilité résulte de la mise en œuvre de transformations urbaines profondes menées par les collectivités publiques qui permettent de réguler le nombre et le type de logements construits, contribuant ainsi à préserver un équilibre social dans ces zones.

Bien que *Saint - Cloud* soit un quartier aisé, il ne peut intégrer ce profil. Il se distingue de tous les autres par un niveau de ségrégation particulièrement élevé, ce qui en fait le quartier le plus ségrégué de son type.

Ensuite le troisième type concerne tous les autres quartiers dont le revenu moyen par unité de consommation se rapproche de la moyenne observée pour l'ensemble des quartiers du Grand Paris Express. La plupart de ces quartiers se situent

11

Plaine Commune. *Grands projets urbains : Six Routes* [en ligne]. Disponible sur : https://plainecommune.fr/projets/grands-projets-urbains/six-routes/ [consulté le 27 novembre 2024].

12

Bobigny. *Bobigny Cœur de Ville : métamorphose de l'actuel centre commercial* [en ligne]. Disponible sur : https://www.bobigny.fr/connaitre-bobigny/grands-projets-un-territoire-en-mouvement-1206.html [consulté le 27 novembre 2024].

13

Chiffres fournis par l'INSEE, disponible en ligne : https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-93008 [consulté le 27 novembre 2024].

14

CLERVAL, Anne, WOJCIK, Laura, 2024. *Les naufragés du Grand Paris Express*. Paris : La Découverte. Zones. ISBN : 978-2-35522-225-2. Pages 91-92

15

LABASSE, Alexandre, PELLOUX, Patricia (dir.), 2023. *Mixité sociale et ségrégation dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, quelles dynamiques depuis 2010 ?* (Note n°234). Étude. Urbanisme. Paris : APUR. Disponible sur : https://www.apur.org/fr/nos-travaux/mixite-sociale-segregation-quartiers-gare-grand-paris-express-dynamiques-2010. Page 5

16

Aulnay-sous-Bois. *Val Francilia* [en ligne]. Disponible sur : https://www.aulnay-sous-bois.fr/grands-projets/val-francilia/ [consulté le 28 novembre 2024].

17

Le Parisien. *Hauts-de-Seine : neuf villes sanctionnées pour ne pas avoir assez construit de logements sociaux* [en ligne]. Disponible sur : https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/ [consulté le 28 novembre 2024].

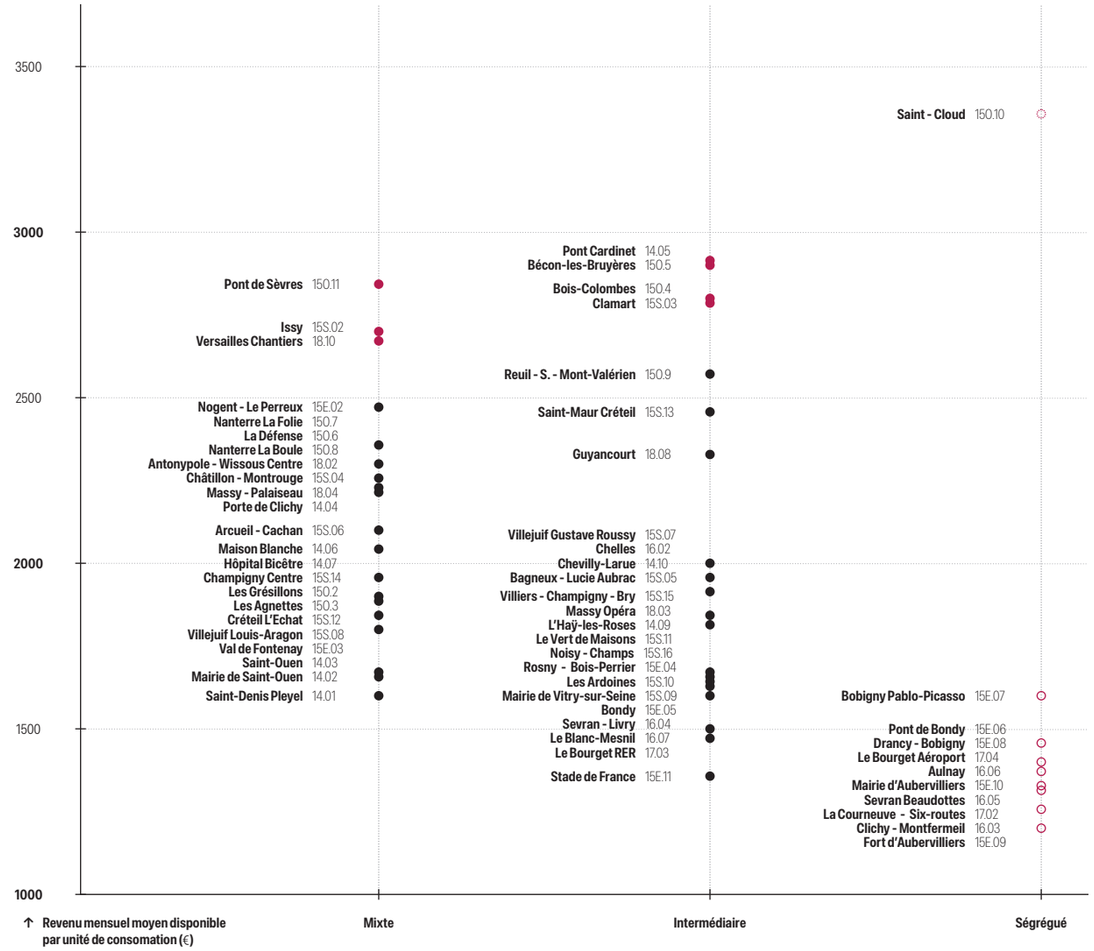


Fig. 26 ↑

Répartition des quartiers selon le degré de mixité sociale et le revenu mensuel moyen disponible par unité de consommation [graphique]

Quartiers appartenant au groupe 1
Quartiers appartenant au groupe 2
Quartiers appartenant au groupe 3
Autres quartiers

le long des lignes 15 Sud et 15 Ouest. Cependant, en raison de la grande diversité des contextes locaux, il est difficile de tirer des conclusions globales sur leur degré de mixité sociale ou sur leur évolution dans le temps.

4.2.4 L'accessibilité en transport en commun : une amélioration qui tend à réduire les disparités

Les gares nouvelles du Grand Paris Express vont renforcer l'attractivité des territoires qu'elles desservent. Pour ceux qui ne bénéficient pas encore de transports publics lourds, elles marqueront une avancée majeure en matière de désenclavement.

Ces infrastructures vont permettre de simplifier et d'accélérer les déplacements, offrant ainsi aux habitants un accès facilité à des opportunités professionnelles, culturelles et de loisirs, à une distance plus importante qu'actuellement. L'attractivité du territoire sera améliorée grâce aux nouvelles gares qui vont attirer aussi des individus venant de territoires plus éloignés, désireux de profiter des infrastructures et des services situés autour de celle-ci.

En matière d'accessibilité aux transports en commun, les quartiers de gare se répartissent en trois groupes principaux. Le premier concerne les quartiers ayant déjà une connectivité forte aux autres réseaux de transports et une aire accessible en 45 minutes élevée avant l'arrivée du GPE[18]. Le deuxième groupe recense les quartiers de gares qui ne sont pas connectés à d'autres réseaux ferrés et dont l'arrivée du GPE va considérablement améliorer l'accessibilité aux transports en commun. Le troisième groupe regroupe les quartiers aux connexions multimodales limitées mais dont l'aire d'accessibilité s'est nettement améliorée.

Les quartiers appartenant au premier groupe possèdent une aire accessible en 45 minutes très étendue qui sera légèrement améliorée grâce au Grand Paris Express. Cela se traduit le plus souvent par de multiples correspondances possibles avec une grande variété de transports ferrés.

C'est le cas notamment de *La Défense* qui dispose d'une ligne de métro (ligne 1), d'une ligne de RER (RER A), d'une ligne tramway (T2) et de deux lignes de Transilien (lignes L et U) en plus de nombreuses lignes de bus. Bien que ces réseaux soient axés vers le centre de Paris, les destinations en direction du reste de la région sont multiples et ne se limitent pas toujours à une relation banlieue - Paris, à l'image du T2 qui dessert principalement des communes sur un axe nord-sud de Bezons à Porte de Versailles ou de la ligne U desservant des communes sur un axe nord-est / sud-ouest sans passer par Paris. L'ensemble de ces modes de transport permet de couvrir une superficie de 786 km^2 en moins de 45 minutes.

Les quartiers autour des gares de *Versailles-Chantiers* et de *Massy-Palaiseau* offrent une accessibilité comparable à celle de *La Défense*, tout en bénéficiant d'une plus grande diversité des modes de transports[19]. À Massy, la forte connectivité du pôle dû au passage des RER B et C, de la ligne V et du T12 est renforcée par les nombreuses liaisons TGV. En revanche, à Versailles c'est la présence d'une ligne TGV et de nombreux TER à destination de Chartres ou le Mans qui en font un pôle d'échange majeur. Dans les deux cas, ces liaisons assurent une forte connexion inter-régionale voire nationale.

Bien que bénéficiant d'une aire accessible comparable à celle des quartiers précédemment étudiés, certains d'entre eux ne profitent pas de la même diversité des modes de transports pouvant être utilisés.

C'est le cas avec *Porte de Clichy*, qui avec une aire accessible de 736 km^2 en 45 minutes, ce qui en fait l'une des zones d'accessibilité les plus étendues alors qu'elle n'est desservie que par le T3bis, le métro ligne 13 et une portion de la ligne du RER C. C'est sa proximité avec Paris et son dense réseau de métro qui explique l'ampleur de la superficie accessible en transport en commun.

La situation est similaire pour *Pont Cardinet*, situé près de la Porte de Clichy. Alors qu'il n'est relié que par la ligne L du Transilien, la superficie de la zone accessible en transport en commun y est encore plus vaste. Cela s'explique par la proximité avec le réseau de métro et la diversité des destinations de la ligne L à l'Ouest notamment *Versailles-Rive-Droite*, *Maisons-Laffitte*, et *Nanterre-Université*.

Bien que plus éloigné de Paris que ne le sont *Pont Cardinet* et *Porte de Clichy*, *Val de Fontenay* bénéficie d'une aire accessible en 45 minutes comparable à celle d'autres zones. Pourtant, il n'est desservi que par le RER A et le RER E n'offrant que des liaisons Est-Ouest. Cette accessibilité s'explique notamment par les nombreuses destinations possibles sur cet axe comme *Cergy-le-Haut*, *Marne-la-Vallée - Chessy*, *Poissy*, *Nanterre - La Folie*, *Tournan.*

Le deuxième groupe se définit principalement par des quartiers en périphérie ou éloignés de la première couronne et qui ne sont desservis que par des bus franciliens. La plupart de ces quartiers se trouvent le long des lignes 16, 17 ou 18. Au vu de la multiplication de la surface de l'aire accessible pour un temps de trajet donné, les résidents s'apprêtent à vivre une véritable révolution en matière de mobilité, qu'il s'agisse des déplacements Paris-banlieue ou banlieue-banlieue.

C'est sur la ligne 18 que ces quartiers sont les plus nombreux. Il s'agit des quartiers de *Massy-Opéra*, *Antonypole*, *Palaiseau*, *Orsay-Gif*, *Saint-Quentin Es*t et *Satory*. Leur éloignement géographique vis-à-vis des autres moyens de transports en communs lourds souligne une augmentation de l'aire accessible en 45 minutes devenant en moyenne 3,3 fois plus grande avec l'arrivée du GPE[20].

Sur la ligne 16, les quartiers autour des gares d'*Aulnay* et du *Blanc-Mesnil* voient leur aire accessible en transport en commun augmenter considérablement. Par exemple, pour une durée de trajet équivalente, il sera possible de se déplacer dans une zone pouvant être jusqu'à 4,9 fois plus étendue avec la nouvelle gare d'*Aulnay*[21].

Quelques quartiers de la première couronne, c'est-à-dire situés le long de la ligne 14 ou 15 dans des zones fortement urbanisées ne sont pourtant pas reliés à des transports publics ferrés. Parmi eux, il y a l'*Haÿ-les-Roses*[22], *Nanterre La Boule* et *Kremlin-Bicêtre Hôpital*.

Enfin, le dernier groupe inclut les quartiers ayant des correspondances limitées. C'est-à-dire qu'ils possèdent une ou deux correspondances à un transport ferré lourd, mais ne constituent pas un pôle multimodal important. Comme ces quartiers sont déjà connectés, dans la plupart des cas, à des lignes de RER existantes, ils sont très bien reliés à Paris et à des communes franciliennes se situant le long de la ligne. En revanche, se sont surtout les déplacements de banlieue à banlieue qui connaîtrons une amélioration significative.

À titre d'exemple, la gare du Bourget RER, sera desservie par les lignes 16 et 17 et permettra un renforcement de la mobilité vers Saint-Denis et les aéroports du Bourget et de Roissy - Charles-de-Gaulle tout en offrant de nouvelles liaisons vers les villes de Livry, Clichy - Montfermeil, Chelles et Noisy - Champs.

La nouvelle gare de *Bondy* actuellement desservie par le T4 et le RER E, offrira une meilleure connexion au T1 et réduira sa fréquentation et retrouvera ainsi sa fonction première de desserte locale. Elle renforcera la desserte vers le Sud en proposant de nouvelles destinations notamment à Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne, Champigny et Créteil.

La ligne 15, au niveau de la gare des *Ardoines*, déjà reliée à Paris par le RER C, offrira une meilleure accessibilité avec la nouvelle liaison Est-Ouest desservant notamment les gares du *Vert de Maisons*, *Créteil - L'Échat*, *Mairie de Vitry-sur-Seine*, *Villejuif-Aragon*.

Le Grand Paris Express va simplifier la mobilité dans tous les secteurs et, pour certains d'entre eux, l'améliorer de façon significative. À terme, ce projet réduira les disparités en matière de mobilité entre les différents territoires.

18

L'aire d'accessibilité en 45 minutes comprend une surface au sein de laquelle il est possible de se déplacer en prenant des transports en commun pendant 45 min.

19

L'aire accessible en 45 minutes n'est prise en compte qu'avec les transports franciliens, à savoir les métros, les RER, les Transiliens et les tramways. Les transports régionaux ou nationaux comme les TER ou TGV ne sont pas inclus.

20

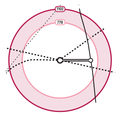
Calcul effectué sur la base des données provenant : ALBA, Dominique, YVIN, Philippe, LEBLANC, Gilles, 2017. *L'observatoire des quartiers de gare du grand paris express 2014-2017 : Révéler l'existant pour préparer l'avenir*. Paris : APUR, Société du grand Paris. ISBN : 978-2-36089-014-9. Page 18

21

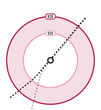
Calcul effectué sur la base des données provenant : ALBA, Dominique, YVIN, Philippe, LEBLANC, Gilles, 2017. *L'observatoire des quartiers de gare du grand paris express 2014-2017 : Révéler l'existant pour préparer l'avenir*. Paris : APUR, Société du grand Paris. ISBN : 978-2-36089-014-9. Page 18

22

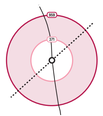
La commune d'Haÿ-les-Roses bénéficie déjà de cette nouvelle infrastructure. La nouvelle gare, à l'instar des autres gares de l'extension de la ligne 14, a été inaugurée le 24 juin 2024.



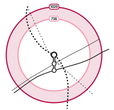
14.01 Saint-Denis Pleyel



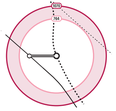
14.02 Mairie de Saint-Ouen



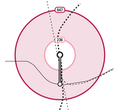
14.03 Saint-Ouen RER C



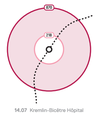
14.04 Porte de Clichy



14.05 Pont Cardinet



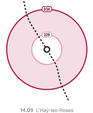
14.06 Maison Blanche



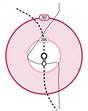
14.07 Kremlin-Bicêtre Hôpital



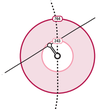
14.08 Villejuif - Institut Gustave Roussy



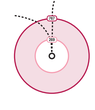
14.09 L'Haÿ-les-Roses



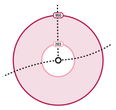
14.10 Chevilly-Larue



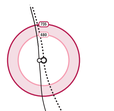
14.11 Thiais - Orly



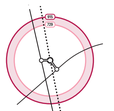
14.12 Aéroport d'Orly



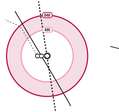
15E.01 / 15S.15 Champigny Centre



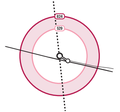
15E.02 Nogent - Le Perreux



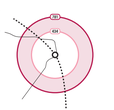
15E.03 Val de Fontenay



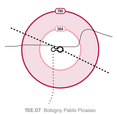
15E.04 Rosny - Bois-Perrier



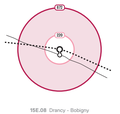
15E.05 Bondy



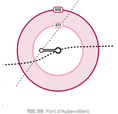
15E.06 Pont de Bondy



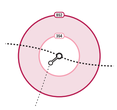
15E.07 Bobigny Pablo Picasso



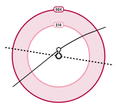
15E.08 Drancy - Bobigny



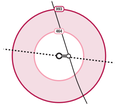
15E.09 Fort d'Aubervilliers



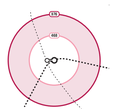
15E.10 Mairie d'Aubervilliers



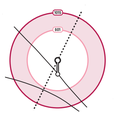
15E.11 Stade de France



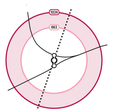
15D.02 Les Grésillons



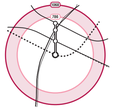
15D.03 Les Agnettes



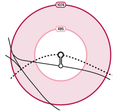
15D.04 Bois-Colombes



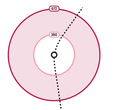
15D.05 Bécon-les-Bruyères



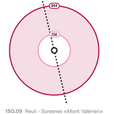
15D.06 La Défense



15D.07 Nanterre-La-Folie



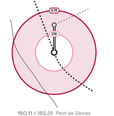
15D.08 Nanterre La Boule



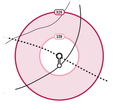
15D.09 Reuil - Suresnes «Mont Valérien»



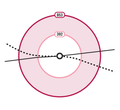
15D.10 Saint-Cloud



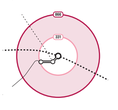
15D.11 / 15S.01 Pont de Sèvres



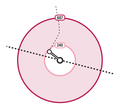
15S.02 Issy RER



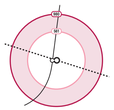
15S.03 Fort d'Issy - Vanves - Clamart



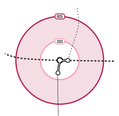
15S.04 Châtillon - Montrouge



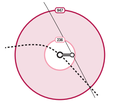
15S.05 Bagneux - Lucie Aubrac



15S.06 Arcueil - Cachan



15S.08 Villejuif - Louis Aragon



15S.09 Vitry Centre

15S.10 Les Ardoines

15S.11 Le Vert de Maisons

15S.12 Créteil - l'Échat

15S.14 Saint-Maur - Créteil

15S.16 Villiers - Champigny - Bry

15S.17 Noisy - Champs

16.02 Chelles

16.03 Clichy - Montfermeil

16.04 Sevran - Livry

16.05 Sevran - Beaudottes

16.06 Aulnay

16.07 Le Blanc-Mesnil

16.08 Le Bourget RER

16.09 La Courneuve «Six routes»

17.04 Le Bourget Aéroport

17.05(1) Parc des Expositions

17.05(2) Triangle de Gonesse

17.06(1) Aéroport CDG T2

17.06(2) Aéroport CDG T4

17.06(3) Le Mesnil-Amelot

18.02 Antonypole / *Antonypole-Wissous Centre**

18.03 Massy Opéra

18.04 Massy - Palaiseau

18.05 Palaiseau / *Marguerite Perey**

18.06 Orsay-Gif / *Moulon Campus**

18.07 CEA Saint-Aubin / *Christ-de-Saclay**

18.08 Saint-Quentin Est

18.09 Satory

18.10 Versailles Chantiers

Fig. 27

Connexion entre les gares du Grand Paris Express et les transports en commun existant et l'aire accessible en 45 minutes (Analyse cartographique - 1:20000)

Aire accessible en 45 min. (2030)
Aire accessible en 45 min. (2009)
Lignes du GPE
Lignes RER et TER
Lignes de tramway
Lignes de métro

Aire : km²
Aire : km²

4.3 LE DÉFI DE LA DENSIFICATION EN MILIEU URBAIN DENSE

4.3.1 Typologies des espaces en friche et en projet de renouvellement urbain

À la différence des deux précédentes analyses axées sur la densité et l'équilibre territorial et visant à évaluer les besoins des quartiers, cette nouvelle analyse porte sur le potentiel foncier de chaque quartier. Il s'agit d'une notion essentielle pour comprendre dans quelle mesure il est possible de proposer un projet de densification durable en minimisant les démolitions et en favorisant l'utilisation de friches ou d'espaces en reconversion.

Deux types d'espaces peuvent être utiles dans le cadre d'un projet de densification : les surfaces concernées par des projets d'aménagement et les friches industrielles et ferroviaires.

Les projets d'aménagement sont des projets visant à transformer une partie du tissu urbain déjà bâti. Généralement initiés par les collectivités locales, ils ont pour objectifs de renforcer l'attractivité du territoire et de s'adapter aux évolutions sociétales. Certains d'entre eux ont été menés en amont du projet du Grand Paris Express quand d'autres ont été lancés à la suite de ce dernier.

Plusieurs outils sont mis à disposition par la loi pour mener à bien des projets d'aménagement. Le premier est la Zone d'aménagement concerté (ZAC) qui existe depuis plusieurs années et constitue l'archétype de l'opération d'aménagement. C'est une zone à l'intérieur de laquelle une collectivité publique ou un Établissement public de coopération intercommunale (ECPI) est habilité à mettre en œuvre un projet d'aménagement global sur un périmètre déterminé. Elle permet une planification concertée avec l'ensemble des parties prenantes (acteurs locaux commes les habitants et les entreprises) et est souvent utilisée pour des projets de transformation urbaine de grande envergure.[1]

Il existe également les Projets de rénovation urbaine (PRU) qui ont été remplacés en 2014 par le Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU). Ces outils visent à transformer durablement les quartiers concernés. Cela peut inclure le désenclavement du quartier, la diversification programmatique et la clarification des espaces publics et privés, s'appuyant sur des interventions urbaines majeures. Les principales interventions passent par la démolition de logements vétustes, la reconstruction des logements sociaux démolis, l'amélioration des espaces urbains et le développement des équipements publics.

Ces projets s'inscrivent le plus souvent dans le cadre de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) et sont principalement les Quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).[2]

Autour des quartiers de gare, plus de 350 projets de renouvellement urbain sont prévus, comprenant notamment 126 ZAC et 59 PRU. Ces projets reflètent les mutations profondes et accélérées que connaissent actuellement les territoires franciliens, en particulier autour des gares.[3]

Tous les projets ne sont pas en cours de réalisation et certains sont encore à l'étude. Ces derniers sont intégrés à l'analyse car ils représentent des sites potentiels pour le développement d'un projet de densification honorant ainsi la volonté des collectivités locales de transformer et revitaliser ces territoires.

Les projets à l'étude dans les zones à transformer ne sont pas les seules ressources disponibles pour envisager un projet de densification. Les friches urbaines, qu'elles soient industrielles, ferroviaires ou résidentielles constituent de véritables réserves de terrains constructibles.

Pierre MERLIN définit les friches urbaines comme étant des « *terrains laissés à l'abandon en milieu urbain* ». Mais il précise en indiquant qu'il existe deux types de friches : les friches de la périphérie urbaine qui sont des terrains pas encore bâtis mais qui attendent leur reconversion et les friches urbaines dans le tissu urbain. Ce type se caractérise par des parcelles anciennement bâties comprenant des bâtiments démolis et dont les terrains sont provisoirement inutilisés pour différentes raisons. Parmi ce type, il est nécessaire d'accorder une importance toute particulière aux friches industrielles qui correspondent à des terrains abandonnés à la suite d'une fermeture ou une délocalisation.

En Île-de-France, environ 1000 hectares de terrains industriels seraient vacants ou sous-utilisés[4]. Ces espaces constituent une ressource stratégique pour insuffler une nouvelle dynamique aux quartiers situés autour des gares nouvelles.

Le statut des friches est déterminé selon des paramètres spécifiques. Dans ce contexte, les critères définis par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF) servent de référence. Cette définition considère les terrains comme étant des friches si leur dimension est supérieure à 5000 m2, si la période de vacance est d'au minimum un an et dont la nature et la qualité peuvent être très variées[5].

Les deux indicateurs choisis pour analyser les quartiers de gare s'appuient sur la définition des notions suivantes :

- La **surface de projet de transformation urbaine** (fig. 28) s'exprime en m² et évalue la surface dédiée aux projets de transformation urbaine dans le périmètre d'analyse des quartiers. Dans la représentation graphique, ils sont classés en trois catégories : les projets en cours de réalisation, les projets programmés, c'est-à-dire planifiés mais dont la mise en œuvre n'a pas débuté et enfin les projets à l'étude, autrement-dit, qui sont encore au stade de réflexion ou de débat. Dans le cadre de cette analyse, seuls les projets au stade d'étude sont considérés comme pertinents.
- La **surface des friches sans projet ou potentielles** (fig. 28) s'exprime en m² et correspond à la surface des friches disponibles dans le périmètre d'analyse des quartiers de gare. Les types de friches sont répartis en trois groupes : les friches avec projets, les friches sans projets et les friches potentielles. Ces terrains ne correspondent pas à la définition de l'IAURIF, mais ils se distinguent par une fonction jugée peu cohérente avec le tissu urbain environnant, à l'image des parkings sauvages ou des décharges, soit par leur vocation à évoluer avec l'arrivée du métro, comme les parkings couverts sur plusieurs niveaux. L'analyse se concentre uniquement sur les friches sans projet défini ou sur les friches potentielles.

4.3.2 Répartition des friches et des espaces en projet

Concernant les espaces en projet et les friches disponibles trois groupes sont identifiables. Le premier regroupe les quartiers concernés par des projets d'aménagement en cours ou à l'étude et par la présence de friches industrielles ou ferroviaires. Le deuxième groupe concerne les quartiers n'ayant pas de projet d'aménagement prévu avec peu de friches exploitables et dont les initiatives éventuelles sont encore au stade d'étude. Le troisième groupe s'intéresse aux quartiers disposant d'espaces pouvant être considérés comme des friches potentielles[6].

Les quartiers du premier groupe, dont quelques exemples sont illustrés ci-dessous, se distinguent principalement par leur héritage industriel, à l'origine de nombreuses friches qu'il convient d'aménager. Il peut également s'agir de quartiers fracturés par des ruptures urbaines, en quête de reconnexion pour établir meilleure continuité et cohérence avec le tissu urbain environnant[7].

Le quartier de *La Courneuve - « Six-Routes »* est un quartier au tissu urbain mixte qui témoigne de l'urbanisation marquée de la commune, notamment avec la construction de la Cité des 4000 dans les années 1960. Aujourd'hui, de nombreux projets de renouvellement urbains sont en cours. De grandes emprises industrielles, telle que l'ancienne usine KDI, font l'objet d'un projet afin de revitaliser le centre-ville.[8]

1

CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). *La zone d'aménagement concerté* [en ligne], 14 avril 2022. Disponible sur : https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/la-zone-damenagement-concerte-zac [consulté le 29 novembre 2024].

2

Préfet de la Seine-et-Marne. *Les services de l'État en Seine-et-Marne* [en ligne]. Disponible sur : https://www.seine-et-marne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Habitat-et-renovation-urbaine/Renovation-urbaine/Les-etapes-d-un-projet-de-renovation-urbaine/L-elaboration-d-un-Projet-de-Renovation-Urbaine-PRU [consulté le 29 novembre 2024].

3

ALBA, Dominique, PELLOUX, Patricia (dir.), 2021. *Mutations dans les 68 quartiers de gare du GPE en 2021 (Note n°196)*. Étude. Urbanisme. Paris : APUR. Disponible sur : https://www.apur.org/fr/nos-travaux/mixite-sociale-segregation-quartiers-gare-grand-paris-express-dynamiques-2010. Page 2

4

MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise, 2015. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. 7ème édition. Paris : Presses Universitaires de France. Quadrige. ISBN : 978-2-13-063068-5. Page 355

5

REY, Emmanuel, LUFKIN Sophie, 2015. *Des friches urbaines aux quartiers durables*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes. Le savoir suisse. ISBN : 978-2-88915-141-7. Page 18-19

6

Voir définition de *friches potentielles* en 4.3.1

7

Une rupture urbaine est un élément, il peut être urbain, infrastructurel ou végétal et fracture le territoire en plusieurs secteurs.

8

Plaine Commune. *Grands projets urbains : Six-Routes* [en ligne]. Disponible sur : https://plainecommune.fr/projets/grands-projets-urbains/six-routes/ [consulté le 27 novembre 2024].

De plus, la rénovation des grands ensembles engagée il y a une dizaine d'années, se poursuit.

Le quartier de *Satory* se défini par la présence de vastes emprises militaires et paramilitaires. Ancienne zone boisée, le site devient en 1834 un lieu d'implantation militaire. Plus récemment, des activités militaires ou économiques se sont installés comme les entreprises Nexter et Stellantis (ex-PSA). Aujourd'hui une ZAC est en cours sur les deux-tiers à l'Ouest du quartier. Le projet prévoit la réalisation de 200 000m2 d'activités économiques et plus de 4000 logements. Ce dernier a pour objectif de reconnecter le quartier à la ville de Versailles.[9]

L'urbanisation de *Saint-Quentin Est* est récente car elle a débuté dans les années 1990. Après la création de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, adoptée par le gouvernement français en 1965, le territoire s'est métamorphosé en une véritable aire urbaine durant les années 1970-1980, marquée par l'apparition de vastes secteurs pavillonnaires et de grands équipements. Suite du départ de l'entreprise Thalès, une vaste friche, une ZAC est en cours depuis juin 2024. Elle sera utilisée pour densifier le quartier et connecter le centre de recherche et développement de Renault au reste du territoire.[10]

Le quartier autour de la gare de *Villiers - Champigny - Bry* se caractérise par une faible densité bâtie principalement dû à la forte présence d'infrastructures de transport et à la présence de friches liées au tracé de l'ex-VDO (Voie de Desserte Orientale), un ancien projet autoroutier. À cela s'ajoute un tissu urbain pavillonnaire témoignant d'une faible densité population. Le quartier n'était encore qu'une surface agricole dans les années 1950 mais avec expansion des trois communes environnantes, ce dernier s'est fortement urbanisé à partir de 1976. C'est dans ce contexte qu'une ZAC est à l'étude et a pour ambition de créer une nouvelle centralité aux programmes mixtes pour relier les quartiers entre eux, séparés par des voies de communication.[11]

Caractérisé la présence de grands équipements tels que l'institut de cancérologie ou les châteaux d'eau qui occupent une part significative du territoire, le quartier de *Villejuif-Gustave Roussy* se distingue par une faible densité bâtie renforcée par le tissu pavillonnaire. Une ZAC est en cours et elle s'inscrit sur un périmètre large entourant la gare en utilisant des espaces verts et des friches. Ce projet d'aménagement consiste à intégrer de nouveaux logements, bureaux et activité en lien avec le centre de cancérologie.[12]

Le deuxième groupe, illustré par les exemples ci-dessous, se caractérise principalement soit par une urbanisation ancienne ayant atteint une certaine maturité (avec une forte présence d'équipements publics, de centralité et d'espaces publics), soit par des territoires récemment transformés dans le cadre de projets de renouvellement urbain.

À titre d'exemple, *Nogent - Le Perreux* est un quartier dont l'urbanisation est très ancienne et s'est rapidement développée autour de deux noyaux historiques : Nogent-sur-Marne et Perreux-sur-Marne. Une nouvelle phase d'expansion a lieu à partir des années 1920 avec la construction de nouveaux pavillons et quelques équipements publics. Ce développement se poursuit durant la seconde moitié du XXème siècle avec la construction de nouveaux équipements publics. Par son urbanisation précoce, sa densité bâtie élevée et sa forte centralité, le quartier a atteint un stade de maturité qui ne justifie pas, à ce jour, de grandes transformations urbaines.

Le quartier de *Saint-Cloud* est constitué d'un tissu urbain dense et continu, essentiellement résidentiel. De plus, le grand nombre d'équipements publics, d'espaces verts et d'activités ne légitime pas aujourd'hui la mise en œuvre d'un projet majeur de transformation urbaine.

Tout comme *Nogent - Le Perreux*, le quartier de *Fort d'Issy - Vanves - Clamart* se définit par une densité bâtie élevée et une urbanisation ancienne des secteurs pavillonnaires. Mais à partir de 1949, ce dernier fait l'objet d'un développement de logements collectifs. Le secteur du Fort d'Issy a fait l'objet en 2013 d'un renouvellement urbain avec une réhabilitation de l'ancien fort militaire. Suite de cette profonde transformation, aucun projet de ce type n'est prévu à ce jour.[13]

Concernant *Maison-Blanche*, de profondes transformations urbaines ont eu lieu entre 1960 et 1970 notamment avec la construction de plusieurs tours d'habitations remplaçant d'anciennes infrastructures ou des secteurs d'habitat considérés comme insalubres. Le quartier a récemment bénéficié d'une transformation urbaine marquée par la construction d'un écoquartier sur le site de l'ancienne friche de la gare de Rungis.[14]

Le troisième groupe se concentre sur les quartiers abritant des friches potentielles. Ces espaces, souvent composés de zones de stockage ou de parkings, perdent de leur utilité avec l'arrivée du métro ou l'urbanisation croissante des villes, générant ainsi des ruptures dans la continuité urbaine.

À titre d'exemple, le quartier de *Massy - Palaiseau* est un pôle multimodal majeur où transitent chaque jour plus de 45 000 personnes. Depuis les années 2000 de profondes mutations ont transformé le quartier. Par ces opérations urbaines récentes, peu de friches sont disponibles à proximité directe avec la gare. Cependant, à l'Ouest deux parkings dont un couvert occupent une place majeure entre la gare et les premières zones d'habitations. Avec l'arrivée du métro et l'optimisation des connexions de transports publics, il convient de se demander si ce parking ne devrait pas être transformé en une place publique majeure renforçant ainsi le lien entre le quartier et la gare.

Ensuite, *Drancy - Bobigny* est un quartier défini par de nombreuses ruptures urbaines notamment liées aux différentes phases d'urbanisation du territoire et à la présence d'infrastructures autoroutières et ferroviaires. Une parcelle située au cœur des ruptures urbaines, au croisement des rues Stalingrad et Henri Barbusse, accueille d'anciens bâtiments industriels. Elle est actuellement occupée par une fourrière. Par sa surface, sa localisation et son héritage, cette parcelle possède un fort potentiel d'aménagement et de reconnexion urbaine.

Le quartier de *Saint-Maur - Créteil* est composé de nombreux logements individuels et quelques logements collectifs autour de la gare. À proximité de celle-ci, il n'y a aucun projet d'aménagement ou de renouvellement urbain prévu. De plus, la présence d'une zone de stockage de matériaux au bord de la Marne, ainsi que deux parkings au sud des voies, occupent une surface conséquente. Ces espaces pourraient être réaménagés pour mieux répondre à la vocation du quartier en proposant davantage d'équipements publics au sud, où ils sont déficitaires par rapport au nord.[15]

L'analyse des projets de renouvellement urbain et des espaces en friches révèle que le nombre de projets en cours ou à venir est élevé, tandis que les espaces en friches sont rares dans les quartiers autour des gares, ce qui témoigne de la dynamique récente qui se développe autour de ces zones.

9

Établissement Public d'Aménagement - Paris-Saclay. *Quartier de Satory Ouest* [en ligne]. Disponible sur : https://epa-paris-saclay.fr/le-territoire/quartier-de-satory-ouest/ [consulté le 27 novembre 2024].

10

Établissement Public d'Aménagement - Paris-Saclay. *En route vers la création de la ZAC « Gare de Guyancourt - Saint-Quentin » !* [en ligne]. Disponible sur : https://epa-paris-saclay.fr/actualites-et-decryptages/toutes-nos-publications/en-route-vers-la-creation-de-la-zac-guyancourt/ [consulté le 27 novembre 2024].

11

APUR. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express : Villiers - Champigny - Bry* [en ligne], 2024. Disponible sur : https://www.apur.org/dataviz/observatoire-qg-gpe/ [consulté le 13 août 2024].

12

APUR. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express : Villejuif - Gustave Roussy* [en ligne], 2024. Disponible sur : https://www.apur.org/dataviz/observatoire-qg-gpe/ [consulté le 13 août 2024].

13

APUR. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express : Fort d'Issy-Vanves - Clamart* [en ligne], 2024. Disponible sur : https://www.apur.org/dataviz/observatoire-qg-gpe/ [consulté le 13 août 2024].

14

APUR. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express : Maison-Blanche* [en ligne], 2024. Disponible sur : https://www.apur.org/dataviz/observatoire-qg-gpe/ [consulté le 13 août 2024].

15

APUR. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express : Saint-Maur - Créteil* [en ligne], 2024. Disponible sur : https://www.apur.org/dataviz/observatoire-qg-gpe/ [consulté le 13 août 2024].



14.01 Saint-Denis Pleyel

14.02 Mairie de Saint-Ouen

14.03 Saint-Ouen RER C



14.04 Porte de Clichy

14.05 Pont Cardinet

14.06 Maison Blanche



14.07 Kremlin-Bicêtre Hôpital

14.08 Villejuif - Institut Gustave Roussy

14.09 L'Haÿ-les-Roses



14.10 Chevilly-Larue

14.11 Thiais - Orly

14.12 Aéroport d'Orly



15E.01 / 15S.15 Champigny Centre

15E.02 Nogent - Le Perreux

15E.03 Val de Fontenay



15E.04 Rosny - Bois-Perrier

15E.05 Bondy

15E.06 Pont de Bondy



15E.07 Bobigny Pablo Picasso

15E.08 Drancy - Bobigny

15E.09 Fort d'Aubervilliers



15E.10 Marne d'Aubervilliers

15E.11 Stade de France

15O.02 Les Grésillons



15O.03 Les Agnettes

15O.04 Bois-Colombes

15O.05 Bécon-les-Bruyères



15O.06 La Défense

15O.07 Nanterre-La-Folie

15O.08 Nanterre La Boule



15O.09 Rueil - Suresnes «Mont Valérien»

15O.10 Saint-Cloud

15O.11 / 15S.05 Pont de Sèvres



15S.02 Issy RER

15S.03 Fort d'Issy - Vanves - Clamart

15S.04 Châtillon - Montrouge



15S.05 Bagneux - Lucie Aubrac

15S.06 Arcueil - Cachan

15S.08 Villejuif - Louis Aragon



15S.09 Vitry Centre

15S.10 Les Ardoines

15S.11 Le Vert de Maisons

15S.12 Créteil - l'Échat

15S.14 Saint-Maur - Créteil

15S.16 Villiers - Champigny - Bry

15S.17 Noisy - Champs

16.02 Chelles

16.03 Clichy - Montfermeil

16.04 Sevran - Livry

16.05 Sevran - Beaudottes

16.06 Aulnay

16.07 Le Blanc-Mesnil

16.08 Le Bourget RER

16.09 La Courneuve «Six routes»

17.04 Le Bourget Aéroport

17.05(1) Parc des Expositions

17.05(2) Triangle de Gonesse

17.06(1) Aéroport CDG T2

17.06(2) Aéroport CDG T4

17.06(3) Le Mesnil-Amelot

18.02 Antonypole / *Antonypole-Wissous Centre**

18.03 Massy Opéra

18.04 Massy - Palaiseau

18.05 Palaiseau / *Marguerite Perey**

18.06 Orsay-Gif / *Moulon Campus**

18.07 CEA Saint-Aubin / *Christ-de-Saclay**

18.08 Saint-Quentin Est

18.09 Satory

18.10 Versailles Chantiers

Fig. 28

Répartition des types de friches ou d'espaces potentiels disponibles dans un rayon de 500 mètres autour des gares [Analyse cartographique - 1:20000]

Friches potentielles
Friches sans projet
Friches avec projet (planifié, en cours, ou réalisé)
Projets en cours ou achevés
Projets programmés
Projets à l'étude
Date de début / date de fin prévue

[Année 1 / Année 2]

4.4 SYNTHÈSE : UNE CLASSIFICATION DES QUARTIERS PAR DEGRÉ DE RESSEMBLANCE

À l'issu de cette première phase analytique ayant permis l'étude de l'ensemble des quartiers à travers différents indicateurs, les résultats ont confirmé la grande diversité des territoires traversés par le nouveau métro, rendant impossible l'élaboration d'une démarche générique applicable à tous ces quartiers[1]. Aucun quartier n'est identique : bien que certains puissent se rapprocher sur certains aspects, ils peuvent différer sur d'autres.

Il est donc essentiel de mettre en place une phase classificatoire regroupant les quartiers par degré de ressemblance pour mieux cibler les analyses et adopter une approche adaptée à chaque situation. L'objectif de cette phase est d'identifier un quartier représentatif par groupe afin de proposer une analyse ciblée pour chacun. (fig. 29)

La phase classificatoire s'appuie sur une évaluation des indicateurs étudiés précédemment. Tous ne sont pas intégrés à cette étape car certains s'avèrent difficilement exploitables ou insuffisamment discriminants pour répartir les quartiers en groupes distincts. Cela concerne notamment la *densité bâtie*, la *densité des zones industrielles et d'activités* et la *répartition des programmes mixtes*.

La *densité bâtie* s'est révélée peu discriminante rendant difficile la classification des quartiers en groupes typologiques distincts. Concernant la *densité des zones industrielles et d'activités*, elle s'est avérée redondante avec l'indicateur de *densité d'emplois*, ce dernier est jugé plus pertinent dans le processus de classification. En ce qui concerne la *répartition des programmes mixtes*, son approche strictement qualitative complique son analyse, mais celle-ci sera approfondie lors de la seconde phase.

Les indicateurs retenus pour la classification sont : la *densité de population*, la *densité d'emplois*, la *densité et*

1

MERCURIALI, Mathieu, 2023. Les nouveaux visages du Grand Paris. Dans : RAMBERT, Francis (dir.), 2023. *Métro ! Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Page 172

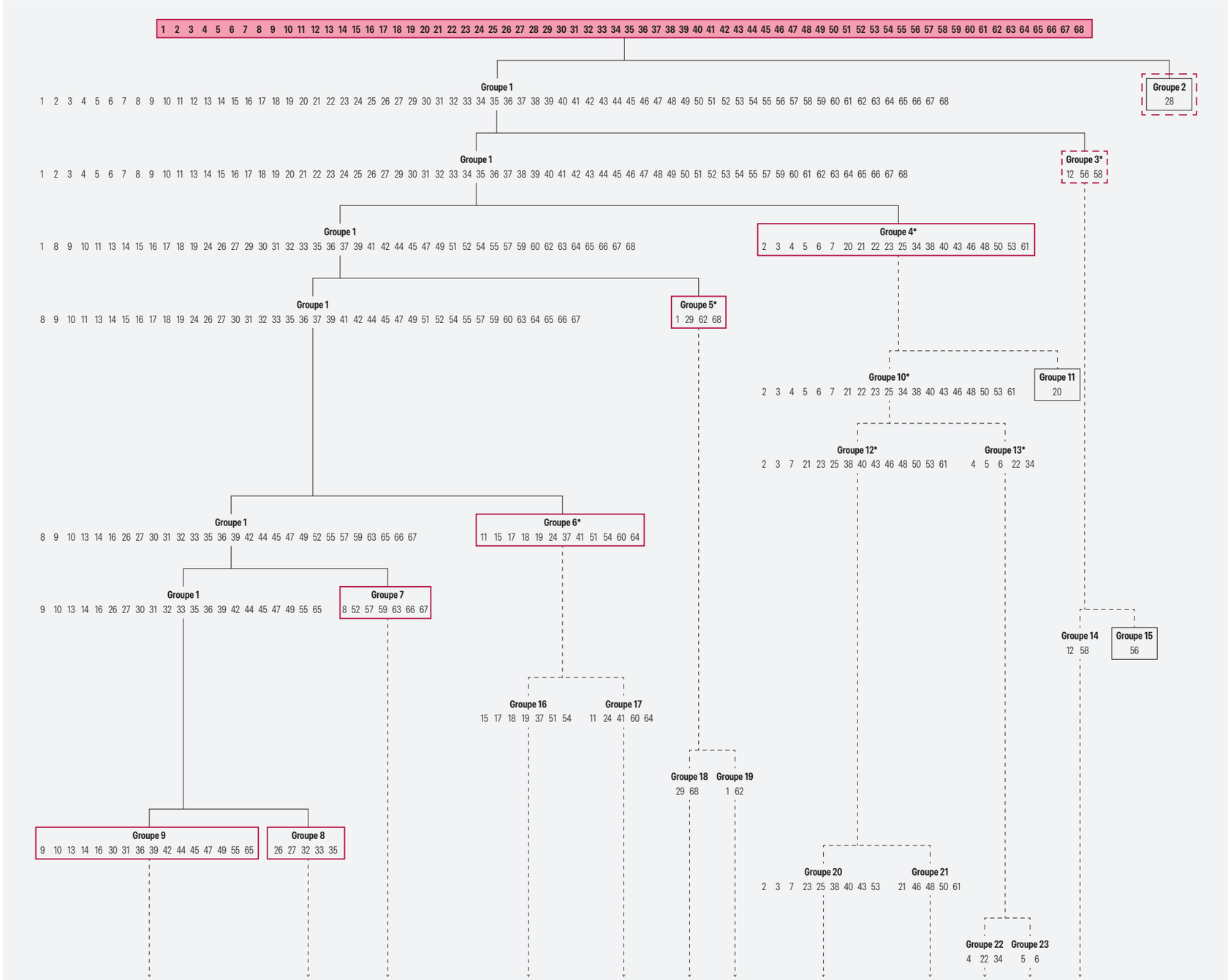


Fig. 29 →

Classification des groupes de quartiers par l'analyse par composante principale (ACP) [Dendogramme]

- Ensemble des quartiers de gare (groupe initial)
- Groupes choisis pour la classification
- Groupes écartés de la classification
- Fin de la division
- Divisions des groupes nécessaires
- Divisions des groupes non nécessaires
- Divisions des groupes non poursuivies

répartition d'équipements publics, la *surface et répartition des espaces verts*, la *surface et répartition des espaces publics*, la *mixité sociale*, la *surface des friches sans projet ou potentielles* et *la surface de projets de transformation urbaine*[2].

À la suite de l'analyse des indicateurs (ACP)[3], l'algorithme a progressivement classer les quartiers en différents groupes typologiques, en procédant étape par étape jusqu'à ce que la subdivision des groupes atteigne un niveau qui ne soit plus exploitable. Les quartiers sont divisés en huit groupes :

- Les **pôles économiques et multimodaux très denses** (groupe 2) sont les quartiers qui se définissent par leur forte densité d'emplois et d'activités et par une connexion multimodale très forte. Ce groupe est uniquement composé du quartier de *La Défense*. Ce quartier se distingue dès la première phase de classification, mettant en évidence son caractère singulier et l'absence de comparables.
- Les **pôles aéroportuaires et en développement isolés** (groupe 3) concernent les deux infrastructures aéroportuaires de Paris (Aéroport d'Orly et Aéroport Roissy-Charles-De-Gaulle) et le *Triangle de Gonesse*. Ces quartiers se caractérisent par le manque de population, une densité moyenne de population et par leur isolement urbain soit par leur éloignement soit par la surface de leur infrastructure nécessaire pour leur fonctionnement.
- Les **pôles résidentiels denses avec de nombreux équipements publics** (groupe 4) regroupent des quartiers à forte densité de population et bien pourvus en équipements publics. Parmi eux : *Mairie de Saint-Ouen*, *Saint-Ouen RER C*, *Porte de Clichy*, *Pont Cardinet*, *Maison Blanche*, *Kremlin-Bicêtre Hôpital*, *Drancy - Bobigny*, *Fort d'Aubervilliers*, *Mairie d'Aubervilliers*, *Stade de France*, *Les Agnettes*, *Issy RER*, *Arcueil - Cachan*, *Vitry Centre*, *Créteil - l'Échat*, *Noisy - Champs*, *Clichy - Montfermeil*, *Sevran-Beaudottes*, *La Courneuve - « Six-Routes »* et *Massy Opéra*.
- Les **pôles aux connexions multimodales nombreuses mais aux équipements publics limités** (groupe 5) sont les quartiers se distinguant par une accessibilité aux transports en commun variée, incluant toutes les échelles de déplacements : locale, régionale et nationale avec une fréquence élevée des services. Cependant, ils disposent de peu d'équipements publics malgré une densité de population moyenne. Ce groupe concerne les quartiers de : *Saint-Denis - Pleyel*, *Nanterre - La-Folie*, *Massy - Palaiseau*, *Versailles Chantiers*.
- Les **pôles en pleine réflexion pour un renouveau urbain** (groupe 6) correspondent aux quartiers définis par la coexistence de projets d'aménagements urbains, qu'ils soient en cours ou à l'étude, et par la présence notable de friches urbaines. Sont inclus dans ce groupe : *Thiais - Orly*, *Val de Fontenay*, *Bondy*, *Pont de Bondy*, *Bobigny - Pablo Picasso*, *Les Grésillons*, *Bagneux - Lucie Aubrac*, *Les Ardoines*, *Aulnay*, *Le Bourget RER*, *Antonypole - Wissous Centre* et *Moulon Campus (Orsay - Gif)*.
- Les **pôles moyennement bâtis à forte présence de végétation** (groupe 7) sont des quartiers en cours d'aménagement ou déjà urbanisés qui se caractérisent par une prédominance de végétation. Ce groupe représente les quartiers de : *Villejuif - Gustave Roussy*, *Le Blanc - Mesnil*, *Parc des Expositions*, *Le Mesnil - Amelot*, *Marguerite Perey (Palaiseau)*, *Saint - Quentin Est* et *Satory*.
- Les **pôles résidentiels favorisés marqués par une faible mixité sociale** (groupe 8) concernent les quartiers de *Bois-Colombes*, *Bécon-les-Bruyères*, *Saint-Cloud*, *Pont de Sèvres* et *Fort d'Issy - Vanves - Clamart*.
- Les **pôles à connexion multimodale limitée et faible densité d'emplois** (groupe 9) se caractérisent par une population aux densités variées, mais disposent de peu d'emplois et d'une offre de transport restreinte (1 à 2 modes de transport lourd). Sont représentés dans ce groupe, les quartiers de : *L'Haÿ-les-Roses*, *Chevilly - Larue*, *Champigny Centre*, *Nogent - Le Perreux*, *Rosny - Bois-Perrier*, *Nanterre - La Boule*, *Reuil - Suresnes « Mont-Valérien »*, *Châtillon - Montrouge*, *Villejuif - Louis Aragon*, *Le Vert des Maisons*, *Saint-Maur - Créteil*, *Villiers - Champigny - Bry*, *Chelles*, *Sevran - Livry*, *Le Bourget Aéroport*, *Christ-de-Saclay* (*CEA Saint-Aubin*).

Tous les groupes identifiés par l'algorithme ne sont pas adaptés à une réflexion sur une stratégie de densification urbaine. Cela inclut notamment le quartier de *La Défense*, seul représentant du groupe 2, déjà extrêmement dense ; les quartiers dont les spécificités excluent tout projet de densification, comme les aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly ; ainsi que les zones non bâties, telles que le *Triangle de Gonesse*, où, par définition, un projet de densification est impossible.

À la suite de cette observation, il est nécessaire de regrouper certains groupes afin de définir six types typologiques distincts. Dans chaque type, un quartier sera choisi en fonction de ses besoins spécifiques et de son potentiel particulier.

Ainsi, le quartier de *La Défense*, initialement classé dans le groupe pôles économiques et multimodaux très denses sera intégré au type pôles aux connexions multimodales nombreuses mais aux équipements publics limités (anciennement le groupe 5). Ce choix s'explique notamment par l'excellente accessibilité aux transports en communs en témoigne la présence de lignes de RER (lignes A et E), de Transilien (lignes N et U), de métro (ligne 1) et de tramway (T2).

Tout comme *La Défense*, les aéroports d'Orly et de Roissy - Charles-De-Gaulle seront également associés au type 2 (pôles aux connexions multimodales nombreuses mais aux équipements publics limités) pour leur accessibilité aux liaisons internationales et aux transports en commun tels que les connexions avec le RER B et le GDC Express pour Paris-Charles-De-Gaulle, la ligne 14 et le tramway T7 pour Orly.

Le quartier du *Triangle de Gonesse* constitue un cas particulier car il est actuellement non bâti et aucun projet n'a été acté à ce jour. Initialement rattaché au groupe Pôles aéroportuaires et en développement isolés (groupe 3), il sera intégré au type 4 correspondant aux pôles moyennement bâtis à forte présence de végétation.

Il était indispensable de recourir à une analyse par composantes principales (ACP) pour regrouper les quartiers selon leur typologie. Cette méthode, bien qu'efficace, présente certaines limites. En effet, elle peut manquer de nuance dans l'interprétation des résultats. Le regard de l'architecte est donc essentiel pour réajuster et compléter cette analyse, en tenant compte des spécificités qualitatives et contextuelles propres à chaque quartier, qui ne peuvent être pleinement capturées par une approche purement statistique.

2 Les choix des indicateurs et leur unité sont expliqués aux parties 4.1.1 et 4.2.1.

3 Voir définition de la méthodologie d'analyse par composantes principales au chapitre 2.3.3

5

SIX QUARTIERS REPRÉSENTATIFS : ANALYSE QUALITATIVE CIBLÉE POUR CHAQUE TYPE 117

5.1 SÉLECTION DES QUARTIERS REPRÉSENTATIFS POUR CHAQUE TYPE

Lors de la deuxième phase d'analyse, chaque type est représenté par un quartier sélectionné en fonction de ses besoins et de son potentiel. Cette approche vise à étudier des quartiers, aux identités variées, représentatifs de la richesse et de la complexité du territoire francilien. Cette approche ne permet pas de sélectionner des quartiers de manière absolue. Autrement dit, même si certains quartiers au sein d'un même type affichent des besoins ou un potentiel plus importants que ceux d'un quartier appartenant à un autre type, ils ne seront pas intégrés à l'analyse. L'objectif reste de saisir la singularité de chaque type et d'élaborer des réponses adaptées à ses spécificités, plutôt que de comparer directement les quartiers entre eux.

Pour le type 1, c'est le quartier autour de la gare *Drancy-Bobigny* qui a été retenu. L'analyse précédente a révélé que ce territoire souffre d'un déficit d'équipements publics, notamment culturels, et d'opportunités d'emplois. Il est caractérisé par une ségrégation et une faible mixité sociale. Peu transformé ces dernières années, ce quartier dispose néanmoins d'un fort potentiel d'aménagement urbain grâce à la présence d'anciennes friches industrielles, aujourd'hui occupées par un garage automobile.

Pour le type 2, le quartier *Massy-Palaiseau* a été retenu pour l'analyse qualitative. Ce quartier se distingue par une faible densité de population, d'emplois et d'espaces verts. Bien qu'une centralité forte existe, cette dernière est générée par la gare actuelle mais ne résulte pas de la présence d'activités. Autour de la gare, il n'existe pas de friche susceptible de soutenir un projet d'aménagement urbain. Cependant, un parking à plusieurs niveaux et la place, tous deux situés au nord de la gare, sont des ressources potentielles pour de futurs aménagements urbains.

Les Grésillons est le quartier retenu pour le type 3. Historiquement marqué par une forte présence industrielle, il a connu une transformation majeure suite à la désindustrialisation qui a affecté ce territoire. Les usines et entreprises ont été converties en logements et en commerces. Cependant, deux friches sont encore disponibles pour un projet d'aménagement. L'une est située au sud proche de la Seine et l'autre au sud à proximité de la gare. Ces espaces constituent des ressources essentielles pour répondre aux besoins du territoire.

Le type 4 est représenté par le quartier autour de la gare de *Saint-Quentin Est*. Le quartier est caractérisé par une densité bâtie relativement faible. Cette particularité s'explique par la présence d'une vaste friche autrefois propriété de l'entreprise Thales, qui fait actuellement l'objet d'un projet en cours d'étude. Mais le plus marquant est le manque de centralité autour de la future gare qui peine à établir une connexion fluide entre la zone industrielle à l'est et la zone pavillonnaire à l'ouest. Ce déficit est renforcé par le manque d'équipements publics ne structurant pas ce territoire.

Le quartier de *Bois-Colombes* représente le type 5. Il est défini par une densité de population relativement élevée contrastant avec un déficit d'emplois disponibles dans le secteur par rapport aux autres quartiers. C'est un tissu majoritairement pavillonnaire qui structure le territoire marqué par un manque de mixité sociale. Par le passé, des friches industrielles situées à l'ouest de la future gare ont déjà été reconverties. Toutefois, une ancienne gare connue sous le nom de « *Gare Lisch* », en hommage à son architecte, offre un potentiel élevé pour répondre aux besoins actuels du quartier.

Le dernier type est représenté par le quartier *Christ-de-Saclay*. Ce quartier est au centre d'un nœud routier complexe ne permettant pas une cohésion territoriale. D'un côté se trouve une zone pavillonnaire et de l'autre se trouve le Commissariat de l'énergie atomique (CEA) où une meilleure liaison renforcerait l'harmonie urbaine. Ce territoire est à la fois en déficit de population, d'équipements publics et d'espaces publics. Une réponse à ces enjeux peut être trouvée grâce à une friche actuellement utilisée en tant que zone de chantier pour la construction de la gare.

Type 1 : Pôles résidentiels denses avec de nombreux équipements publics

14.02 Mairie de Saint-Ouen	**14.03** Saint-Ouen RER C	**14.04** Porte de Clichy	**14.05** Pont Cardinet
14.06 Maison Blanche	**14.07** Kremlin-Bicêtre Hôpital	**15E.08** Drancy - Bobigny	**15E.09** Fort d'Aubervilliers
15E.10 Mairie d'Aubervilliers	**15E.11** Stade de France	**15O.03** Les Agnettes	**15S.02** Issy RER
15S.06 Arcueil - Cachan	**15S.09** Vitry Centre	**15S.12** Créteil - L'Échat	**15S.16 / 16.01** Noisy - Champs
16.03 Clichy - Montfermeil	**16.05** Sevran - Beaudottes	**16.09 / 17.02** La C. «Six-Routes»	**18.03** Massy Opéra

Type 2 : Pôles aux connexions multimodales mais aux équipements publics limités

14.01 Saint-Denis Pleyel	**15O.06** La Défense	**15O.07** Nanterre-La-Folie	**18.04** Massy - Palaiseau
17.06(1) Aéroport CDG T2	**17.06(2)** Aéroport CDG T4	**18.01** Aéroport d'Orly	**18.10** Versailles Chantiers

Type 3 : Pôles en pleine réflexion pour un renouveau urbain

14.11 Thiais - Orly	**15E.03** Val de Fontenay	**15E.05** Bondy	**15E.06** Pont de Bondy
15E.07 Bobigny Pablo Picasso	**15O.02** Les Grésillons	**15S.05** Bagneux - Lucie Aubrac	**15S.10** Les Ardoines
16.06 Aulnay	**16.08 / 17.03** Le Bourget RER	**18.02** Antonypole-Wissous Centre	**18.06** Moulon Campus

Type 4 : Pôles moyennement bâtis à fortes présence de végétation

14.08 / 15S.07 Villejuif - G. Roussy	**16.07** Le Blanc-Mesnil	**17.05(1)** Parc des Expositions	**17.05(2)** Triangle de Gonesse
17.06(3) Le Mesnil-Amelot	**18.05** Marguerite Perey	**18.08** Saint-Quentin Est	**18.09** Satory

Type 5 : Pôles résidentiels favorisés marqué par une faible mixité sociale

15O.04 Bois-Colombes	**15O.05** Bécon-les-Bruyères	**15O.10** Saint-Cloud	**15O.11 / 15S.01** Pont de Sèvres
15S.03 Fort d'Issy - Vanves - C.			

Type 6 : Pôles à connexion multimodale limitée et faible densité d'emplois

14.09 L'Haÿ-les-Roses	**14.10** Chevilly-Larue	**15E.01 / 15S.14** Champigny Centre	**15E.02** Nogent - Le Perreux
15E.04 Rosny Bois Perrier	**15O.08** Nanterre La Boule	**15O.09** Rueil - S. «Mt. Valérien»	**15S.04** Châtillon - Montrouge
15S.08 Villejuif - Louis Aragon	**15S.11** Le Vert de Maisons	**15S.13** Saint-Maur - Créteil	**15S.15** Villiers - Champigny - Bry
16.02 Chelles	**16.04** Sevran - Livry	**17.04** Le Bourget Aéroport	**18.07** Christ-de-Saclay

Fig. 30 ↑

Regroupement des quartiers de gare par typologie suite à la phase de classification [Tableau]

Typologies de quartiers

Quartiers appartenant à un type

Quartiers retenus pour la deuxième phase d'analyse

5.2 TYPE 1 : DRANCY - BOBIGNY

5.2.1 Passé : un territoire métamorphosé par l'urbanisation

L'emplacement de la future gare du Grand Paris Express se situe à la frontière de Bobigny et de Drancy, deux villes voisines situées dans le département de la Seine-Saint-Denis.

Jusqu'à la fin du XIXème siècle, Drancy et Bobigny étaient deux villages ruraux où l'agriculture dominait. Leur première grande transformation débute avec l'industrialisation. L'arrivée du chemin de fer en 1875 et la proximité de Paris favorisent l'installation de petites industries et l'implantation de plusieurs infrastructures majeures. Parmi elles, l'Imprimerie *L'Illustration* (fondée en 1850), symbole de l'activité économique florissante, et les usines Repiquet, installées à la même époque, qui marquent durablement le territoire jusqu'en 1944. (fig. 32)

Grâce à l'évolution de l'économie, Bobigny et Drancy connaissent une forte croissance démographique, entraînant la nécessité de construire de nombreux logements pavillonnaires. À titre d'exemple, la population de Bobigny passe de 1946 habitants en 1901 à plus de 17 000 trente ans plus tard[1]. Cette attractivité démographique entraîne une expansion urbaine significative de la ville. Bien que des infrastructures majeures, telles que l'Hôpital Avicenne, soient construites, les équipements publics restent insuffisants pour accompagner un tel essor démographique. (fig. 31)

Après la Seconde Guerre mondiale, Bobigny et les communes voisines connaissent une explosion démographique sans précédent. Entre 1945 et 1974, une politique nationale construction de grands ensembles est mise en œuvre pour répondre à la crise du logement . Cette période voit la création d'habitats collectifs qui transforment radicalement le paysage urbain.

À Pantin, la Cité des Courtillières, réalisée entre 1955 et 1958 par l'architecte Émile AILLAUD, est l'un des emblèmes de cette période. Sa structure en serpentin et ses façades aux couleurs vibrantes, conçues par Fabio RIETI, en font une œuvre architecturale singulière. Parallèlement, d'autres grands ensembles, tels que la Cité Gaston Roulaud à Drancy, les cités de l'Abreuvoir, du Pont-de-Pierre et de l'Étoile ont également été développés pour répondre aux besoins d'une population en forte croissance.[2] (fig. 34)

Dans les années 1970, une seconde vague de constructions de grands ensembles voit le jour. Parmi eux, la Cité de la Maladrerie à Aubervilliers, imaginée par Renée GAILHOUSTET, se distinguant par son architecture innovante. Composée de neuf cents logements, elle intègre des terrasses-jardins, des cheminements piétons conçus comme une promenade, ainsi qu'une bibliothèque et un centre de loisirs. Cette cité offre un cadre de vie s'apparentant à une ville autonome, où la nature occupe une place centrale.[3] (fig. 34)

En 1964, la ville de Bobigny connait un important renouvellement urbain. Après l'édification des grands ensembles en périphérie une dizaine d'années auparavant, la municipalité met en avant la nécessité de restructurer et d'urbaniser le centre-ville. À l'époque, celui-ci se compose essentiellement d'un bourg ancien et de terrains agricoles. Le projet vise à rééquilibrer le territoire en renforçant la cohérence entre les différents quartiers de la ville et en réaffirmant le cœur géographique de Bobigny. Cette transformation repose sur un aménagement sur dalle intégrant des logements, un hôtel de ville moderne et un centre commercial.

Cependant, avec la création du département de la Seine-Saint-Denis la même année, Bobigny, désignée comme chef-lieu, doit accueillir plusieurs services de l'État. Le bâtiment de la préfecture, la bourse du commerce, les archives départementales et le palais de justice viennent ainsi compléter le projet d'aménagement urbain initié par la municipalité.[4]

À partir des années 1970, de nombreuses difficultés de commencent à se faire sentir dans les grands ensembles de la région mais aussi autour de Bobigny. D'une part, leur conception, souvent réalisée avec des matériaux de qualité

1

Nombre d'habitants pour l'ensemble de la commune (Bobigny) : Ldh/EHESS/Cassini. *Notice communale : Bobigny* [en ligne]. Disponible sur : http://cassini.ehess.fr/fr/html/fiche.php?select_resultat=2939 [consulté le 26 déc. 2024].

2

Le Moniteur, 2007. *Peut-on toucher à la cité des Courtillières à Pantin ?* [en ligne]. Disponible sur : https://www.lemoniteur.fr/article/peut-on-toucher-a-la-cite-des-courtillieres-a-pantin.1922614 [consulté le 20 décembre 2024].

3

Chroniques d'Architecture, 2021. *À Aubervilliers, la Maladrerie : miracle architectural en péril* [en ligne]. Disponible sur : https://chroniques-architecture.com/a-aubervilliers-la-maladrerie-miracle-architectural-en-peril/ [consulté le 20 décembre 2024].

4

FERNANDEZ, Vanessa, VAN DAMME, Évelyne, CARROUX, Hélène, 2018. Préfecture contre hôtel de ville ? La création du centre-ville de Bobigny, 1965-1980. *In Situ, revue des patrimoines*. 2018, n°34. DOI : 10.4000/ insitu.16014. Page 2



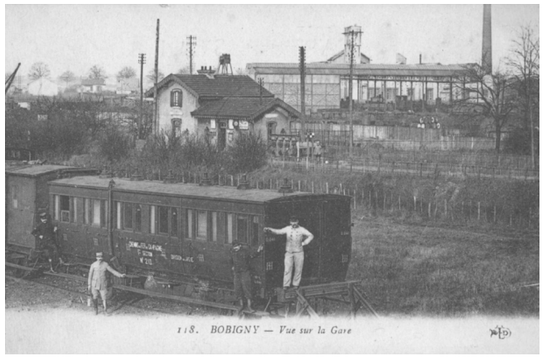




Fig. 31 ↑↑

[Non identifié]. *[s.n]* [photographie aérienne], 1948. IGN.

Extension urbaine de Bobigny, imprimerie de L'Illustration, hôpital Avicenne, cimetière parisien de Pantin.

Fig. 32 ↑

ELD. Bobigny - *Vue de la gare* [Carte postale], 1905-1918. Archives Départementales de la Seine-Saint-Denis.

Vue des établissements Repiquet à l'arrière plan.

Fig. 33 ↑

Raymon Éditions. *Bobigny - Église Saint-André (et cité Karl Marx)* [Carte postale], 1960-1985. Archives Départementales de la Seine-Saint-Denis.

Église datant de 1763 mais elle démolie pour laisser place en 1980 à une église moderne.

médiocre et aggravée par un manque d'entretien, a entraîné un vieillissement prématuré des infrastructures. D'autre part, leur éloignement des centres-villes, des commerces et des réseaux de transport public a accentué leur enclavement.

Ces problèmes sont aggravés par la désindustrialisation. La fermeture progressive des usines et la baisse générale de l'activité industrielle ayant conduit à une hausse du chômage, touchent particulièrement les ouvriers peu qualifiés. Cette période marque un tournant décisif, caractérisé par l'émergence d'une précarité croissante au sein des grands ensembles.

Face à ces défis, plusieurs initiatives ont été mises en œuvre pour revitaliser Bobigny. L'ancienne imprimerie du journal *L'Illustration* a été réhabilitée et transformée en université, tandis que le centre commercial situé au cœur du nouveau centre-ville a été démoli pour laisser place à des logements.
Ces transformations visent à compenser le déclin industriel par le développement de nouveaux programmes, dans l'espoir de rendre le territoire plus attractif malgré les difficultés sociales persistantes.

Ces nombreuses transformations rendent la structure urbaine de Bobigny particulièrement complexe. Le territoire se distingue par de multiples ruptures, tant infrastructurelles qu'urbaines.

L'autoroute A86 et la ligne de chemin de fer divisent la ville en plusieurs zones. Ces infrastructures, bien qu'essentielles pour le transport, créent des barrières physiques entre les quartiers. Les ponts et les quelques tranchées recouvertes au-dessus d'une portion de l'A86 offrent des connexions, mais elles restent insuffisantes pour établir une réelle continuité urbaine.

Les ruptures sont également urbaines et résultent des différentes phases d'urbanisation. D'une part, les secteurs pavillonnaires, issus de la première phase d'urbanisation, se distinguent par des bâtiments individuels de faible hauteur, construits principalement en briques, en pierre meulière ou en



Fig. 34 ↑

Analyse du tissus urbain autour de la gare de Drancy-Bobigny
[Plan - 1:15000]

aggloméré. D'autre part, les zones plus récentes, notamment celles des grands ensembles, se caractérisent par un tissu urbain discontinu. Ces secteurs comprennent des bâtiments généralement réalisés en béton, de hauteur plus importante, abritent de nombreux logements collectifs entourés d'espaces verts.

Dans ce contexte urbain complexe, la future gare du Grand Paris Express s'impose comme un équipement central. Sa mission dépasse le simple rôle de d'outil de transport, elle doit devenir un véritable point de connexion entre les différents territoires de Bobigny et de Drancy, tout en intégrant harmonieusement les spécificités architecturales et urbaines environnantes.

En reliant des quartiers historiquement isolés, tant sur le plan physique que social, cette gare peut jouer un rôle essentiel dans le rééquilibrage territorial et l'amélioration de la continuité urbaine.

5.2.2 Aujourd'hui : un territoire composite fracturé par les nombreuses infrastructures

Au cœur de la petite couronne, Bobigny et ses environs se distinguent par un réseau de mobilité dense et une vitalité économique et sociale marquée.

Ce territoire se définit par une importante concentration d'infrastructures. Cependant, elles sont majoritairement conçues pour desservir les territoires de banlieue.

Par exemple, l'autoroute A86, axe structurant majeur, offre une bonne connectivité entre les différentes communes de la périphérie parisienne, facilitant les déplacements vers des villes voisines comme Drancy, Aubervilliers, Pantin, La Courneuve, Rosny-sous-Bois et Nogent-sur-Marne. Cet axe est complété par des routes secondaires, telles que l'avenue Louis Aragon à Drancy ou la Route de Stalingrad, qui connectent efficacement les territoires voisins.



Fig. 35 ↑

Analyse du tissus urbain autour de la gare de Drancy-Bobigny
[Plan - 1:15000]

En revanche, en direction de Paris, la desserte reste limitée. L'avenue Henri Barbusse constitue l'un des principaux axes, mais elle n'a pas le statut d'une route nationale structurante, ce qui réduit son rôle pour les déplacements interurbains vers la capitale.

Cette insuffisance est aggravée par l'absence de desserte ferroviaire pour les voyageurs. Bien que l'infrastructure soit présente, celle-ci est exclusivement dédiée au trafic de marchandises. Ce manque pénalise la mobilité des habitants et limite l'attractivité du territoire.

Malgré ces limites, le réseau de transport est enrichi par le tramway. Bobigny est notamment desservie par le T1, le premier tramway de nouveau réseau d'Île-de-France, qui joue un rôle essentiel dans la mobilité locale. Cet axe, bien que limité à une desserte locale, est crucial pour relier les quartiers et les communes adjacentes.

Le territoire se distingue également par une forte présence d'équipements publics, dont la répartition est inégale. Une grande partie de ces infrastructures se situee au sein des grands ensembles. En revanche, les zones pavillonnaire, caractérisées par leur densité de population plus faible, accueillent moins d'équipements publics.

L'offre en équipements publics est conséquente, mais reste peu diversifiée, se concentrant principalement sur deux catégories : les établissements scolaires et les équipements sportifs. Le secteur compte de nombreux établissements scolaires, allant des écoles primaires à l'enseignement supérieur, avec notamment l'IUT (Institut Universitaire de Technologie) de Bobigny. Les équipements sportifs y sont également bien représentés, comme le stade départemental de football de La Motte. En revanche, les équipements culturels sont rares, hormis quelques lieux de mémoire tels que la gare de Bobigny et le Mémorial de la Shoah.

Par ailleurs, ces équipements sont principalement concentrés autour des grands ensembles ou autour et le long des grands axes participant au dynamisme du territoire, contrairement aux zones pavillonnaires où les établissements







Fig. 36 ↑↑↑

Place de la préfecture et chantier du nouveau-centre ville [photographie], Décembre 2024.

Fig. 37 ↑↑

DRIHL et cité Hector Berlioz [photographie], Décembre 2024.

Fig. 38 ↑

Secteur pavillonnaire ancien et logements collectifs [photographie], Décembre 2024.



Fig. 39 ↑

IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Bobigny et environs.* [Image satellite - 1:15000], 2023.

scolaires sont présents mais en nombre limité, accentuant l'intimité et le calme.

De nombreuses activités commerciales sont présentent. Les commerces de proximité se situent principalement le long des grands axes, tels que l'avenue Henri Barbusse à Drancy et la rue Jean Jaurès à Bobigny. D'autres types de commerces comme les centres commerciaux, se situent sur des axes plus importants comme l'avenue Stalingrad.

Les grands ensembles accueillent également des commerces de proximité, conçus pour répondre aux besoins locaux. Cependant, leur implantation, souvent influencée par l'architecture même des lieux, réduit leur capacité à attirer une clientèle extérieure. Cette configuration limite l'attractivité des espaces commerciaux et renforce l'image de quartiers repliés sur eux-mêmes.

Le territoire bénéficie néanmoins d'un maillage équilibré de centralités, avec des équipements majeurs et des activités d'importance présentes autour de la future gare du Grand Paris Express Drancy-Bobigny.

Cependant, ces centralités sont fragmentées par les ruptures physiques imposées par l'autoroute A86 et les lignes ferroviaires, limitant leur accessibilité et leur cohésion.

Bien que Bobigny et ses environs se caractérisent par leur dynamisme et la richesse de leurs infrastructures, le territoire est marqué par des déséquilibres en matière de desserte et de répartition des équipements publics. Ces disparités, exacerbées par des ruptures physiques importantes, limitent l'intégration urbaine et l'attractivité globale.

La future gare Drancy-Bobigny représente une opportunité unique pour relier ces différentes centralités, améliorer la connectivité et favoriser un développement plus équilibré et inclusif du territoire.

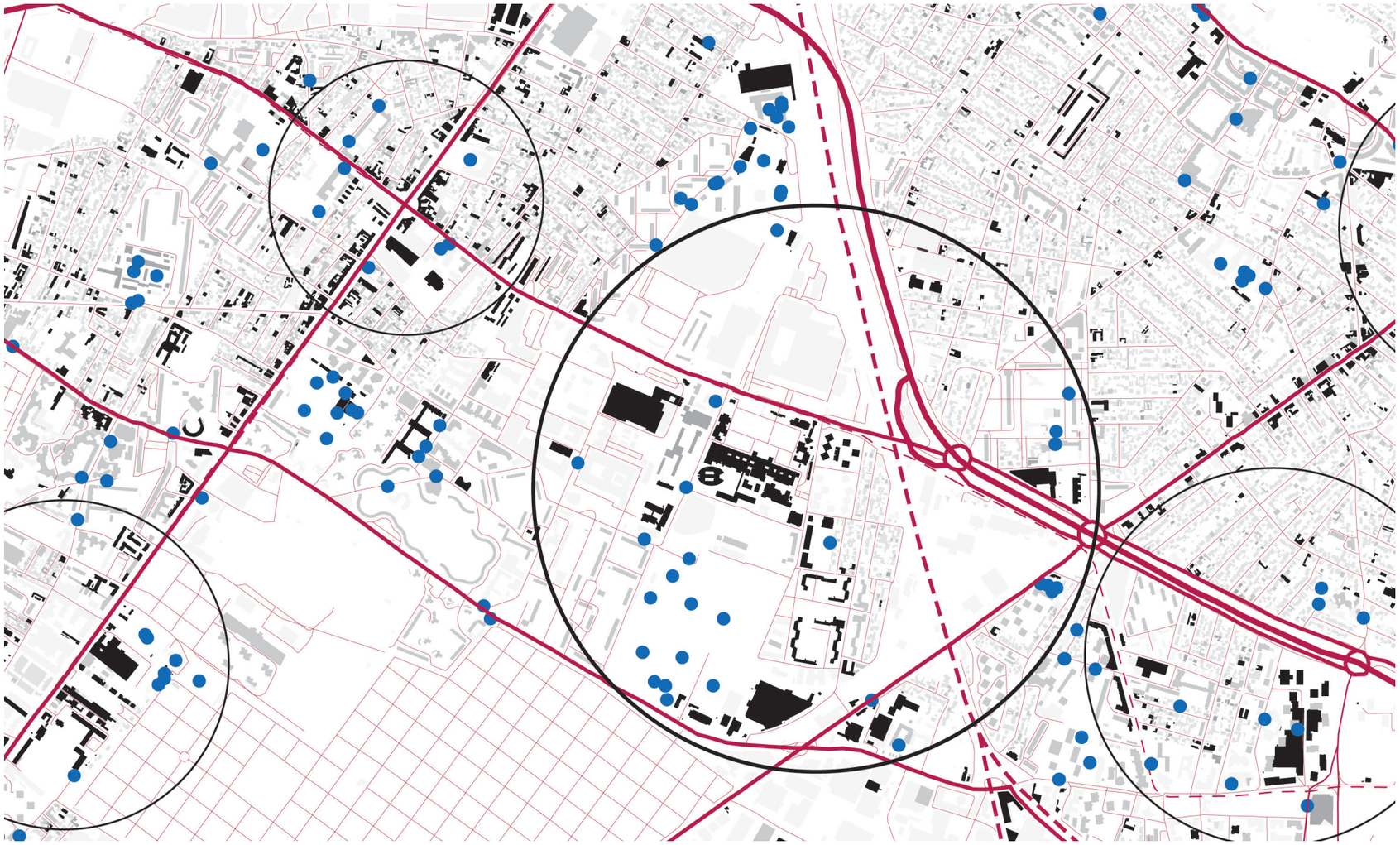


Fig. 40 ↑

Analyse des réseaux et des centralités de Drancy-Bobigny
[Plan - 1:15000]

5.3 TYPE 2 : MASSY-PALAISEAU

5.3.1 Passé : une évolution urbaine portée par le chemin de fer

Massy est une commune de l'Essonne, située au sud de Paris. Elle reflète l'évolution typique des bourgs ruraux d'Île-de-France, passant d'un paysage agricole à une ville marquée par l'industrialisation puis l'expansion urbaine.
Le secteur de Massy-Palaiseau, grâce à son développement ferroviaire et sa position stratégique, est devenu un pôle urbain d'importance régionale, bien qu'il porte encore les traces de fractures infrastructurelles et sociales liées à son histoire.

Jusqu'au XIXème siècle, Massy reste un bourg rural avec une économie centrée sur le maraîchage et la viticulture. Ce village, comme il en existe beaucoup en Île-de-France, évolue lentement, au gré des guerres et des épidémies. Les habitants vivent principalement de l'agriculture et de l'artisanat local, comme en témoigne la création d'une Tuilerie en 1640, qui marque les débuts de l'activité industrielle.[1]

L'arrivée du chemin de fer dans la seconde moitié du XIXème siècle transforme Massy en un site stratégique pour le transport et l'industrie. La gare de Massy-Palaiseau est entourée d'un vaste faisceau ferré, reliant le bourg aux grands axes ferroviaires. Ce faisceau facilite l'installation d'industries, dont la première fabrique mondiale de conserves créée par Nicolas APPERT en 1802.

Au tournant du XXème siècle, l'attraction de Paris transforme Massy en une commune périurbaine. La construction de lotissements dans les quartiers des Graviers et de Villaine accompagne cette transition, favorisant l'émergence d'un habitat pavillonnaire pour répondre à la croissance démographique.

Durant la Seconde Guerre Mondiale, Massy est la cible des bombardements alliés, dont la gare de triage de Massy-Palaiseau devenu un site stratégique. Ces destructions provoquent des pertes humaines et matérielles considérables. La reconstruction d'après-guerre amorce une transformation profonde, avec l'implantation de logements sociaux pour pallier à la crise du logement suivie plus tard d'une zone d'activité au sud de la gare.[2] (fig. 44)

Cette zone d'activité, connue sous le nom de parc d'activité des Champs Ronds, s'est largement développée pendant les années 1960 et 1970. Elle abritait, avant sa mutation, des entreprises comme Ericsson, Thalès, France Télécom, Alcatel ou la SAGEM. Cependant, dès les années 1990, le quartier amorce une transformation spontanée, marquée par le développement du secteur tertiaire et le départ progressif d'entreprises industrielles.

Cette évolution présentait le risque de maintenir la vocation monofonctionnelle du quartier, sans exploiter pleinement son emplacement stratégique. Consciente de cet enjeu, la ville de Massy adopte une approche volontariste pour redéfinir le quartier en une zone mixte combinant à la fois activités économiques et résidentielles, tout en préservant la majorité des entreprises existantes et en intégrant de nouvelles habitations.[3]

Le développement ferroviaire, bien qu'essentiel à la croissance de Massy, dans secteur de *Massy-Palaiseau*, a créé des ruptures urbaines majeures.

Aujourd'hui, la gare de Massy-Palaiseau est un pôle d'échange majeur, accueillant deux lignes de RER, une ligne de tramway, une quarantaine de lignes de bus, le TGV depuis 1991 et à l'horizon 2027, la ligne 18 du Grand Paris Express. Ce large faisceau ferroviaire scinde le secteur en deux quartiers : le quartier Atlantis au sud et Vilmorin au nord.

Depuis les années 2000, des projets ambitieux redessinent le visage de *Massy-Palaiseau*. Le premier, concerne le quartier Vilmorin, portant le nom de l'ancienne entreprise spécialisée dans la production de semences. À la suite du déménagement de l'entreprise en 1972, des projets de lotissements sont proposés par l'entreprise mais font face à des interdictions administratives. Cette même année, les bâti-

1

Massy en poche, 4 octobre 2013. *Histoire de Massy* [en ligne]. Disponible sur : http://grcdata.localeo.fr/massy/spip.php?article166 **[consulté le 22 décembre** 2024].

2

Massy en poche, 4 octobre 2013. *Histoire de Massy* [en ligne]. Disponible sur : http://grcdata.localeo.fr/massy/spip.php?article166 **[consulté le 22 décembre** 2024].

3

Quartier Atlantis. *Massy-Atlantis : la transformation d'une ancienne zone industrielle en un quartier urbain mixte* **[en ligne]. Disponible sur :** https://www.quartier-atlantis.fr/nos-projets/historique-du-quartier-atlantis/ **[consulté le 23 décembre 2024]**.

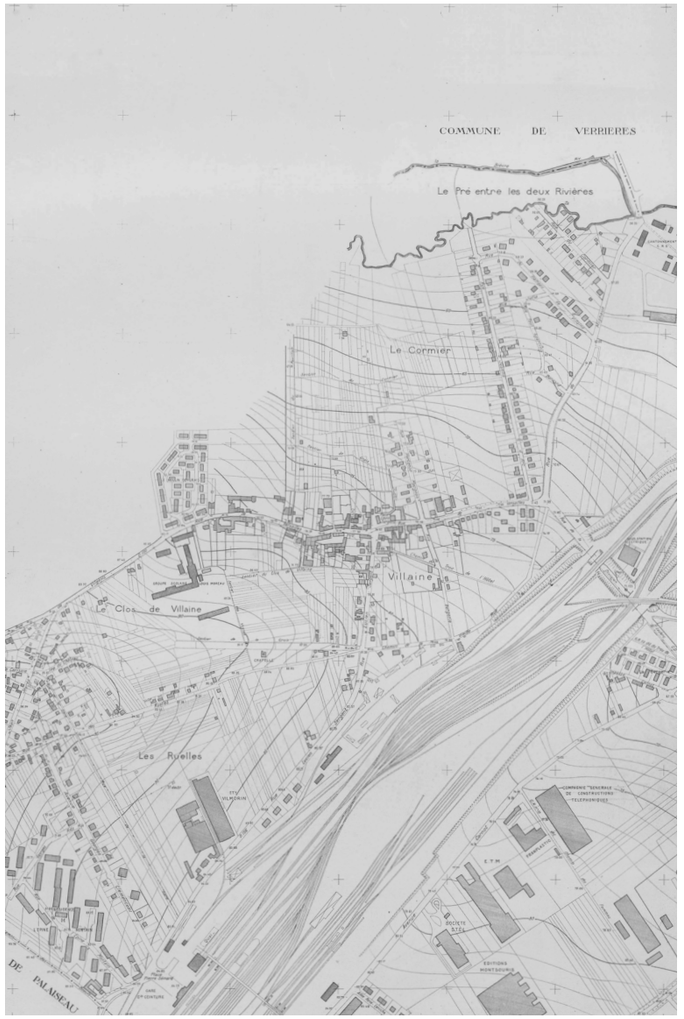


Fig. 41↑

Dressé par CHOQUARD, R. et mis à jour par COLIN R.. *Plan topographique de Massy* [Plan], 1945. Archives Départementales de l'Essonne.

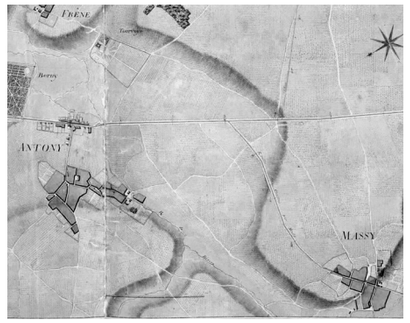


Fig. 42↑↑↑

[Non identifié]. *Atlas Trudaine : plans (1745-1780)* [Plan], 1745-1780. Archives Départementales de l'Essonne.

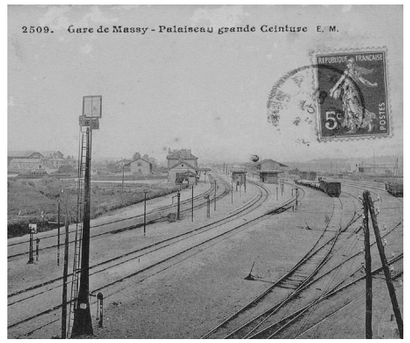




Fig. 44↗

[Non identifié]. *Palaiseau-Massy - Vue aérienne prise par les alliés pendant la seconde guerre* [Photographie aérienne], 6 août 1944. Archives Départementales de l'Essonne.

Fig. 43↑↑

NANTY, Bernard. *Gare de Massy-Palaiseau* [Photographie aérienne], 1907-1920. Archives Départementales de l'Essonne.

ments sont détruits, ne laissant aucune trace matérielle des entreprises aujourd'hui. En 1996, le quartier à se transforme et accueille les premiers logements.[4]

De l'autre côté, le quartier Atlantis, accueillant autrefois une zone d'activités est devenu, à la suite de la construction de la gare TGV, un pôle moderne mêlant logements, bureaux et espaces publics. Les bâtiments forment des îlots d'habitations constituant un tissus urbain discontinu semblable à celui du quartier Vilmorin.

D'autres ruptures infrastructurelles séparent les quartiers de Massy. C'est le cas de la ligne du T12, qui isole le quartier Atlantis du centre-ville historique de Massy. Cette séparation est accentuée par une morphologie urbaine différente, créant un contraste plus fort et accentuant davantage la scission entre ces deux parties.

Il existe aussi des ruptures urbaines où le tissu urbain change radicalement d'un secteur à l'autre créant une forme de barrière malgré l'absence de rupture infrastructurelle. C'est notamment le cas entre le centre le centre-ville et le quartier de Massy-Opéra.

Pour répondre à une forte demande en logements, entre 1962 et 1972, un grand ensemble (Massy-Opéra) est bâti à cheval sur les communes de Massy et d'Antony. Ce quartier, composé d'une centaine de bâtiments et d'une quinzaine de tours, entraîne un bouleversement majeur de l'urbanisme local. Cette transformation rapide fait doubler la population de Massy et modifie durablement la structure sociale de la ville.

Cependant, ce développement urbain rapide soulève des problématiques comme le manque d'équipements publics, affectant la qualité de vie des habitants. Dans les années 1980, un vaste programme de modernisation est entrepris pour répondre à ces besoins. Il comprend la création d'équipements publics comme de nouvelles écoles, un nouvel hôpital et une piscine municipale. Parmi eux, l'inauguration du seul opéra d'Île-de-France en dehors de Paris qui dote le quartier d'un centre culturel de premier plan.[5]



Fig. 45 ↑

Analyse du tissus urbain autour de la gare de Massy-Palaiseau [Plan - 1:15000]

4

HUGRON, Jean-Philippe, RAVANEL, Luciana (dir.), 2022. *Massy Vilmorin, nature, ville et paysage*. 3ème édition. Paris : AAM-Ante Prima Éditions. ISBN : 978287143-411-5. Page 20

5

APUR. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express : Massy-Opéra* [en ligne], 2024. Disponible sur : https://www.apur.org/dataviz/observatoire-qg-gpe/ [consulté le 13 août 2024].

En résumé, Massy et le secteur de Massy-Palaiseau témoignent d'une transformation urbaine significative, passant d'un bourg rural à une ville intégrée dans le dynamisme métropolitain. Si les fractures créées par le développement ferroviaire et les grands ensembles ont marqué l'histoire de la commune, les projets récents cherchent à reconnecter et harmoniser ses différentes composantes. En conciliant patrimoine historique, infrastructures modernes, et espaces verts, Massy se positionne comme un exemple d'urbanisme en Île-de-France.

5.3.2 Aujourd'hui : un territoire équilibré par les multiples centralités mais divisé par les infrastructures

Le quartier de *Massy-Palaiseau* se caractérise par une connectivité remarquable, en faisant un point stratégique pour les flux humains et économiques. Sa desserte, à la fois routière et ferroviaire, est particulièrement dense, renforcée par la proximité du pôle multimodal de *Massy-Palaiseau*, qui figure parmi les infrastructures les plus stratégiques de la région Île-de-France.

En termes de transport publics, le pôle regroupe deux lignes de RER et une gare TGV connectant Massy aux grandes villes françaises et européennes. Ces infrastructures renforcent l'attractivité du quartier pour les entreprises, les résidents et les visiteurs.

Les grands axes, bien que situés en périphérie, comme l'A10 et la N188, assurent une connexion fluide avec les communes et la métropole parisienne. Toutefois, la circulation dense aux abords de la gare, alimentée par les véhicules individuels et les bus, dont trente-cinq lignes desservant la zone, engendre des nuisances et perturbe légèrement le fonctionnement du quartier.

Malgré son éloignement relatif du centre de Paris, le quartier de Massy-Palaiseau se distingue par une excellente accessibilité en matière de mobilité, lui conférant une dyna-



Fig. 46 ↑

Analyse du tissus urbain autour de la gare de Massy-Palaiseau [Plan - 1:15000]

mique urbaine constante. Cette attractivité se manifeste non seulement par la diversité fonctionnelle du quartier et de la ville dans son ensemble, mais aussi par l'intensité de la vie urbaine qui s'y déploie.

Les espaces publics, qu'ils soient situés autour des gares ou dans les quartiers résidentiels et commerciaux, sont animés en permanence. Les mouvements continus de travailleurs, d'habitants et de visiteurs créent une ambiance animée et dynamique, en perpétuel mouvement.

Le territoire autour de la gare est structuré par de multiples centralités qui, malgré les ruptures physiques entre les quartiers, parviennent à maintenir une certaine cohésion, créant ainsi un équilibre urbain dynamique.

Ces centralités, parfois en interaction, répondent à des besoins spécifiques en matière d'activités, de services et d'équipements publics, assurant une cohésion urbaine entre différents pôles parfois séparés.

Tout d'abord, la centralité présente autour de la gare de *Massy-Palaiseau*, dans le secteur Atlantis, est principalement portée par des activités tertiaires et économiques, en faisant un pôle d'emploi majeur. Cette dynamique est soutenue par la présence de grandes entreprises et de nombreux services, renforçant l'attractivité du quartier. La proximité directe de la gare est un facteur clé de cette dynamique, facilitant l'accessibilité pour les travailleurs, les entreprises et les visiteurs.

Un exemple marquant est l'implantation d'un cinéma de neuf salles dans le quartier, choisi spécifiquement pour sa connectivité exceptionnelle. Cette infrastructure culturelle contribue à diversifier les usages du quartier, ajoutant une dimension de loisirs à son profil principalement économique.

Dans le quartier de Vilaine, un peu plus à l'écart des grandes infrastructures, celui-ci se distingue par une centralité de proximité, avec des commerces et équipements répondant aux besoins des habitants de ce quartier.

Le centre-ville de Massy, plus traditionnel dans sa composition, reste un point de convergence et de repère pour les habitants grâce à ses fonctions administratives comme la



Fig. 47 ↑

Analyse des réseaux et des centralités de Massy-Palaiseau
[Plan - 1:15000]

mairie et ses activités commerciales.

Le quartier de Massy-Opéra se caractérise par ses équipements culturels d'envergure, attirant non seulement les habitants, mais aussi un public venant de toute l'Île-de-France et d'autres régions. L'Opéra de Massy, propose une programmation riche en opéras, concerts et spectacles de danse, contribuant au rayonnement culturel de la ville.[6]

De plus, en 2026, le quartier accueillera le Centre Pompidou Francilien -Fabrique de l'Art, un pôle de conservation et de création de 30 000 m². Ce nouveau lieu abritera une partie des collections du Centre Pompidou et du Musée national Picasso-Paris, offrant des espaces de conservation, de restauration et de diffusion culturelle.[7]

La présence de ces institutions confère à Massy-Opéra une vocation culturelle de premier plan, renforçant son attractivité et son rôle en tant que centre culturel majeur au-delà de la région Île-de-France.

Le quartier Vilmorin, composé majoritairement de logements, ne dispose pas d'une centralité propre malgré sa proximité avec la gare de Massy-Palaiseau. Sa morphologie et sa configuration urbaine orientent davantage ses habitants vers les équipements de Vilaine que vers Atlantis, auquel il est séparé par les infrastructures ferroviaires, comme en témoigne par exemple les nombreux établissements scolaires dans ce secteur.

Cette dynamique met en lumière l'impact des barrières urbaines sur les interactions entre quartiers.

Malgré sa dynamique et sa diversité, le territoire de Massy souffre d'un morcellement notable, résultant de la présence d'importantes infrastructures de transports et d'axes routiers qui segmentent le territoire.

Tout d'abord, les multiples voies ferrées du pôle multimodal agissent comme des barrières physiques, rendant difficile la continuité entre les quartiers.

Certains axes de communication, grâce à leur emplacement stratégique, offrent l'opportunité de limiter l'étalement urbain tout en favorisant une densification ciblée. Ils permettent de concentrer activités, emplois et habitations en un même lieu, réduisant ainsi le risque de nouvelles fractures urbaines. C'est notamment le cas, par exemple de la départementale 118, qui occupe une position structurante dans cet équilibre territorial.

Pour répondre à ces fractures, il est essentiel de repenser l'aménagement public afin d'intensifier les liens entre les différentes centralités.

Le quartier de Massy-Palaiseau illustre à la fois les opportunités et les défis d'un territoire interconnecté et en pleine mutation. Sa dynamique liée aux flux, sa pluralité de centralités, et ses fractures infrastructurelles en font un exemple représentatif des problématiques urbaines contemporaines.

6

APUR. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express : Massy-Opéra* [en ligne], 2024. Disponible sur : https://www.apur.org/dataviz/observatoire-qg-gpe/ [consulté le 13 août 2024].

Fig. 48 ↗

IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Massy et environs.* [Image satellite - 1:15000], 2023.

Fig. 49 →

Infrastructures ferroviaires de Massy-Palaiseau [photographie], Juillet 2024.

Fig. 50 →→

Ancienne gare de Massy-Palaiseau et parkings au nord [photographie], Décembre 2024.

Fig. 51 →→→

Quartier Atlantis en cours de renouvellement urbain [photographie], Décembre 2024.









5.4 TYPE 3 : LES GRÉSILLONS

5.4.1 Passé : un territoire industriel marqué par les évolutions économiques

Le quartier des Grésillons est situé au cœur des limites communales de Gennevilliers et d'Asnières-sur-Seine. Il incarne une histoire riche, façonnée par l'activité économique industrielle et il est marqué par une capacité à se réinventer face aux défis de la désindustrialisation.

Les premiers écrits qui témoignent de l'existence du village de Gennevilliers datent du XIIème siècle. À cette époque les habitants vivaient principalement de l'agriculture et de l'élevage.[1]

Jusqu'au XVIIIème siècle, le secteur connaît peu de transformations urbaines. À cette époque, l'aristocratie en fait un lieu privilégié de villégiature et de chasse, comme en témoigne le château de Gennevilliers construit par le Maréchal Duc de RICHELIEU. De ce château ne reste que les écuriesqui font font actuellement l'objet de travaux de sauvegarde.[2]
Jusqu'au début du XIXème siècle, l'économie locale, et particulièrement celle du quartier Grésillons, reposait sur l'agriculture, notamment la culture maraîchère. Cette production, reconnue pour ses hauts rendements et sa qualité, approvisionnait les Halles de Paris.

C'est aussi à cette période que les premiers changements significatifs apparaissent. La construction des premiers ponts, tels que celui d'Argenteuil en 1832, celui de L'Île-Saint-Denis en 1844 et le pont ferroviaire d'Argenteuil en 1863, vont enclencher un tournant majeur. Ces infrastructures facilitent le désenclavement de la ville et ouvrent la voie au développement d'une nouvelle économie : l'industrie.

Gennevilliers devient un pôle attractif, accueillant de nombreuses entreprises essentiellement dans les secteurs des énergies et des transports. En 1880, l'entreprise automobile Chenard et Walcker s'établit dans le quartier des Grésillons. En 1904, La Société d'éclairage et de force motrice (ECFM) inaugure, au nord-est de la commune, les premiers ateliers de sa centrale gazière, qui deviendra une des plus puissante d'Europe. En 1913, la société Le Carbone, devenue l'entreprise Mersen en 2010, installe ses activités à proximité du centre-ville. À la veille de la Première Guerre Mondiale, Gennevilliers abrite déjà trente-deux entreprises de moyenne envergure. (fig. 57)

Malgré une fermeture momentanée des usines après la déclaration de guerre, l'activité industrielle reprend fortement en 1915. De nouvelles entreprises s'implantent, à l'image du fabricant Gnome et Rhône, tandis que d'autres déjà présentes s'agrandissent comme celle de Chenard et Walcker. En 1919, une centrale, cette fois thermique, s'installe au nord de la commune, en bord de Seine (fig. 55). Dans le quartier des Grésillons, les frères Chausson fondent leur société en 1924. Elle devient un fabricant français incontournable de véhicules lourds et utilitaires. Valentine, entreprise spécialisée dans la fabrication de peinture et de vernis s' implante à Gennevilliers deux ans plus tard.[3]

La création du port en 1928 joue un rôle crucial pour l'attractivité industrielle du secteur. Des entreprises comme Esso et Lafarge s'implantent, tirant pleinement parti des infrastructures pour exploiter les avantages du transport fluvial.

Cette implantation industrielle constante entre la fin du XIXème siècle et la moitié du XXème participe à la transformation du paysage urbain de la ville. L'installation des usines et entreprises sur l'ensemble du territoire change la physionomie de la ville et engendre une explosion démographique. La population, qui comptait à peine 1000 habitants en 1800, atteint 10 000 en 1900, avant de tripler pour atteindre environ 30 000 habitants en seulement 36 ans.

De nombreux aménagements sont entrepris durant cette période pour accueillir une population ouvrière croissante. En 1923, le quartier des Grésillons se dote de cités-jardins du côté d'Asnières-sur-Seine comprenant 750 logements

1

Archives et patrimoine de Gennevilliers, 2019. *Quelques repères de l'histoire de la ville* [en ligne]. Disponible sur : https://archives.ville-gennevilliers.fr/histoire-et-patrimoine/quelques-reperes-de-lhistoire-de-la-ville [consulté le 23 décembre 2024].

2

Le Parisien (BUREAU, Olivier), 16 octobre 2024. *« Le projet devient vraiment concret » : aux écuries Richelieu à Gennevilliers, c'est enfin le début des travaux* [en ligne]. Disponible sur : https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/le-projet-devient-vraiment-concret-aux-ecuries-richelieu-a-gennevilliers-cest-enfin-le-debut-des-travaux-16-10-2024-EG347HRTMRG33JE5EC4KTPCYZE.php [consulté le 23 décembre 2024].

3

Archives et patrimoine de Gennevilliers, 2019. *Le passé ouvrier* [en ligne]. Disponible sur : https://archives.ville-gennevilliers.fr/histoire-et-patrimoine/le-passe-ouvrier [consulté le 23 décembre 2024].

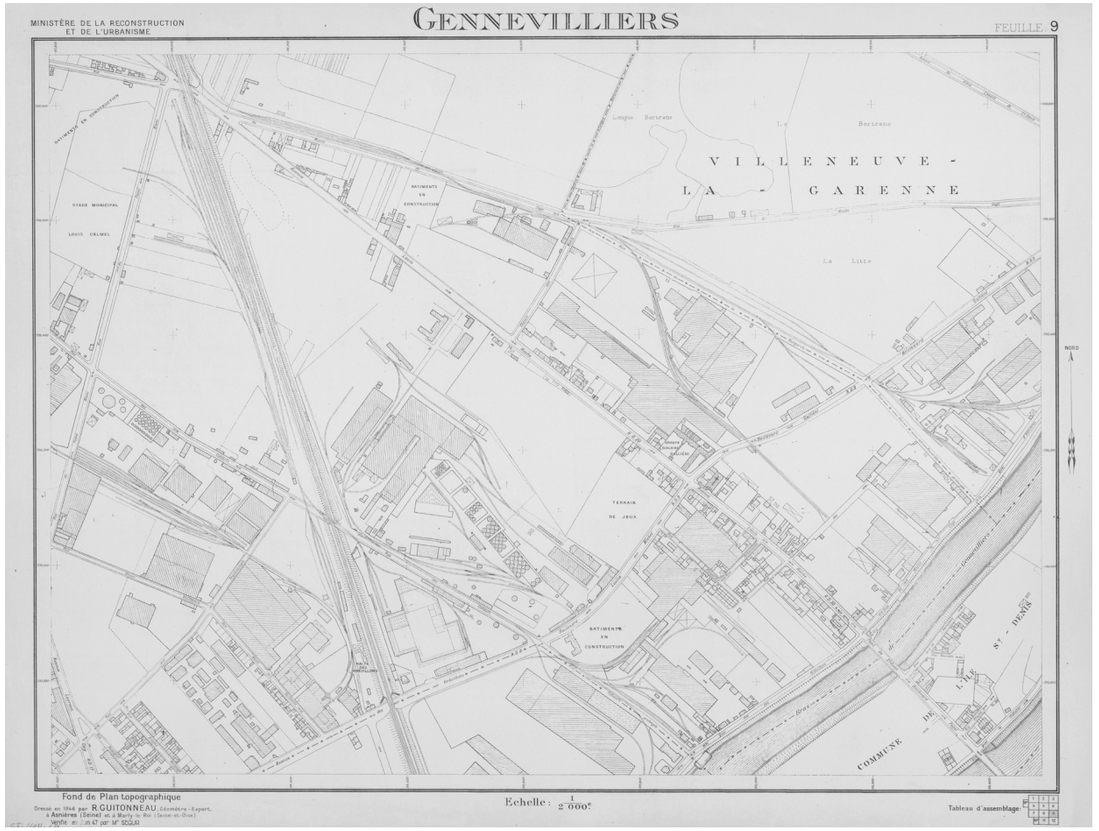


Fig. 52 ↗

Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, dressé par R. GUITONNEAU. *Gennevilliers. 1947* [Plan 1:2000], 1947. Archives Départementales des Hauts-de-Seine.

collectifs organisés autour d'un espace végétal central. Elles se développent aussi près du centre-ville de Gennevilliers, à l'instar celle conçue par Felix DUMAIL en 1925, sur l'emplacement de l'ancien château de Gennevilliers. Ce projet inclut 245 logements individuels auxquels s'ajoutent 300 logements collectifs réalisés en 1934.[4]

Cette augmentation démographique s'accompagne de la construction de nombreux équipements publics pour répondre aux besoins de la population. Bien que déjà pourvue d'écoles, la ville inaugure un nouveau groupe scolaire à proximité de la cité-jardin. Dans le quartier des Grésillons, la mairie construit une nouvelle poste en 1937, ainsi qu'une salle des fêtes et une halle de marché, connue sous le nom de la Halle des Grésillons en 1938. Dès son origine, la halle combine activités commerciales, culturelles et festives. En 1938, la salle des fêtes est transformée en centre de théâtre dramatique national.[5]

Cependant, à partir des années 1970, la ville est confrontée à une vague de désindustrialisation qui transforme encore une fois le paysage urbain, en particulier dans le quartier des Grésillons. Cette période s'accompagne d'un taux de chômage élevé, obligeant la municipalité à chercher des solutions pour relancer l'économie et revitaliser la ville.

À l'instar de nombreuses anciennes zones industrielles, comme sur les bords de Seine à Suresnes et Saint-Cloud, le quartier de Grésillons connait de profondes transformations urbaines. Les friches industrielles sont remplacées par de nouveaux quartiers mixtes intégrant des commerces et des habitations, notamment au sud de la future gare des Grésillons, à partir des années 2000. Certaines friches ne sont toujours pas converties et restent encore exploitables à l'image de l'ancienne Halle PSA située en bord de Seine.[6]

De manière globale, investir les friches industrielles permet également à la région de répondre à l'augmentation démographique en Île-de-France, tout en préservant les zones naturelles ou agricoles.[7]



Fig. 53 ↑

Analyse du tissus urbain autour de la gare des Grésillons
[Plan - 1:15000]

4

Association régionale des Cités-jardins d'Île-de-France, 2019. *Cité-jardin de Gennevilliers* [en ligne]. Disponible sur : https://www.citesjardins-idf.fr/cites-jardins-adherentes/cite-jardins-de-gennevilliers/ [consulté le 23 décembre 2024].

5

La preuve par 7, 2019. *Maison des projets-La halle des Grésillons* [en ligne]. Disponible sur : https://lapreuvepar7.fr [consulté le 23 décembre 2024].

6

Un projet d'hôtel est à l'étude. Aucun permis de construire n'a été déposé à ce jour selon le service de l'urbanisme de la ville d'Asnières-sur-Seine.

7

Préfet de la Région d'Île-de-France, Juillet 2015. *La désindustrialisation et le renouvellement urbain* [en ligne]. Disponible sur : https://www.paysages.hauts-de-seine.developpement-durable.gouv.fr/ [consulté le 10 décembre 2024].

Le territoire autour de la gare est marqué uniquement par des ruptures s'établissant du nord au sud. Tout d'abord, deux ruptures infrastructurelles divisent le territoire. La première, située à proximité immédiate de la future gare, est la ligne de chemin de fer reliant Paris à Pontoise. Autrefois, elle scindait le quartier industriel en deux secteurs distincts. Aujourd'hui, bien que le quartier ait évolué et soit devenu un quartier mixte, il reste divisé en deux secteurs, qui sont pourtant intrinsèquement liés. (fig. 54)

La deuxième rupture est représentée par une route nationale dont sa largeur et ses nombreuses voies forment une véritable barrière. Contrairement à la précédente, celle-ci divise deux secteurs morphologiquement différents. À l'est de celle-ci se trouve un quartier en cours de renouvellement urbain qui tend à devenir un quartier mixte, dominé par de grands immeubles d'activités et d'habitations. À l'ouest c'est un quartier mixte tant par sa vocation programmatique que par la diversité de son tissu urbain mêlant continuité et discontinuité. Il abrite à la fois des habitations individuelles ou collectives, comme les cités-jardins, ainsi que des entreprises.

Une troisième rupture scinde le territoire en deux parties. Il s'agit dans ce cas d'une rupture urbaine qui s'exprime par la typologie différente des bâtiments et par la différence des tissus urbains. Cette rupture prend forme au niveau des rues des Bas et Henri Barbusse.

À l'ouest, le tissu urbain se distingue par son uniformité et son tissu urbain continu. Il comprend le centre historique d'Asnières-sur-Seine, où les bâtiments s'organisent autour de lieux emblématiques comme la mairie, le château ou les parcs. Le long des axes principaux se trouvent les habitations collectives avec des commerces en rez-de-chaussée, tandis que les axes secondaires accueillent des habitations individuelles et collectives sans activité. À l'est, en revanche, le tissu est plus hétérogène. Il est composé d'immeubles d'habitations continus et discontinus, de maisons individuelles et de cités-jardins. Ce secteur est aussi marqué par la présence de moyennes et grandes entreprises comme la Société étude construction aéronavales (SECAN).



Fig. 54 ↑

Analyse du tissus urbain autour de la gare des Grésillons
[Plan - 1:15000]

La future gare aura pour ambition d'améliorer la mobilité des nouveaux acteurs du quartier tout en accompagnant le renouvellement urbain d'un territoire profondément marqué par la désindustrialisation.

5.4.2 Aujourd'hui : un quartier en pleine mutation

Le quartier des Grésillons est en pleine mutation, en particulier autour de la future du Grand Paris Express. Cette transformation soulève plusieurs enjeux urbains majeurs.

Malgré sa localisation stratégique à proximité de la Seine et des pôles dynamiques de la métropole, le quartier des Grésillons reste marqué par une certaine forme d'isolement.

Ce paradoxe s'explique principalement par la disposition des grandes infrastructures routières et ferroviaires.

Les axes structurants majeurs comme la Départementale 7 au sud, l'avenue Louis Roche à l'Est et la Nationale 315 à l'ouest, bordent le quartier sans réellement s'y insérer. Ils s'assurent donc une connexion régionale efficace tout en minimisant leur impact direct sur la circulation interne.

Le quartier est également desservi par le RER C, offrant une liaison directe entre le cœur de Paris (Invalides) et Pontoise. Toutefois, cette infrastructure revêt un caractère paradoxal. Bien qu' indispensable à la mobilité, l'infrastructure crée une rupture territoriale en scindant le quartier en deux secteurs distincts, ce qui va à l'encontre de son besoin de centralité forte.

D'autres ruptures infrastructurelles existent. Certaines voies routières, à l'image de la Nationale, agissent comme des barrières physiques, fragmentant le tissu urbain à l'ouest. Cette discontinuité accentue l'isolement du quartier, encore en pleine mutation et loin d'avoir atteint sa maturité en tant que quartier mixte et dynamique doté d'équipements publics et d'activités. Cette rupture limite les relations du quartier avec des zones à forte centralité, pourtant essentielle à l'heure de sa transformation.

Fig. 55 ↗

DUFOREST, Didier, CC BY-SA 3.0. *La centrale électrique de Gennevilliers vue depuis les quais d'Argenteuil en 1991* [Photographie], 20 mars 1991. Wikipédia.

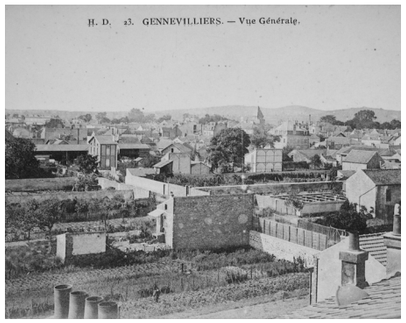






Fig. 56 ↑↑↑

[Non identifié]. *Vue générale* [Carte postale], 1900. Archives Départementales des Hauts-de-Seine.

Fig. 57 ↑↑

[Non identifié]. *Entrée principale de l'usine de gaz* [Carte postale], Date inconnue. Archives Départementales des Hauts-de-Seine.



Fig. 58 ↑

IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Gennevilliers, Asnières-sur-Seine et environs.* [Image satellite - 1:15000], 2023.

Cette difficulté à établir des liens fluides avec les pôles à fortes centralité comme le centre d'Asnières-sur-Seine ou L'Île-Saint-Denis, affaiblit l'intégration du quartier dans le maillage métropolitain. Ces obstacles limitent le rôle du quartier en tant qu'acteur clé dans le développement régional, freinant son potentiel à devenir un espace pleinement connecté et intégré.

Le quartier des Grésillons, bien que porteur de nombreuses opportunités en terme de renouvellement urbain, souffre actuellement d'une identité qui semble en perte et qui peine à se reconstruire. Cette situation révèle plusieurs carences qui entravent son attractivité.

Toujours en phase de renouvellement, le quartier manque d'une centralité forte. Cela s'explique en partie par une offre insuffisante en équipements publics. Hormis, une école élémentaire, le quartier ne dispose ni d'équipement culturel ni d'équipement sportif notable. Les équipements présents ne correspondent pas aux besoins des habitants et limite le développement social du quartier.

Par ailleurs, l'activité commerciale reste peu développée, ce qui contraste avec la densité démographique du quartier. Les quelques commerces peinent à dynamiser l'économie locale et renforcent la dépendance des habitants vis-à-vis des secteurs voisins mieux pourvus.

L'architecture contemporaine qui se déploie dans le cadre du renouvellement urbain articipe largement à l'effacement du patrimoine industriel qui définissait le quartier.

Si certains bâtiments industriels, subsistent sous forme de friches, comme l'ancienne halle PSA, leur intégration dans le paysage actuel demeure marginale. Cette érosion de la mémoire collective liée au passé industriel affaiblit l'identité du quartier et limite sa capacité à raconter son histoire, pourtant essentielle à son renouveau.

Pour réaffirmer l'identité du quartier, il est impératif de renforcer l'attractivité du quartier en développant des équipements publics et des activités tout en valorisant les dernières traces encore visibles du passé industriel.

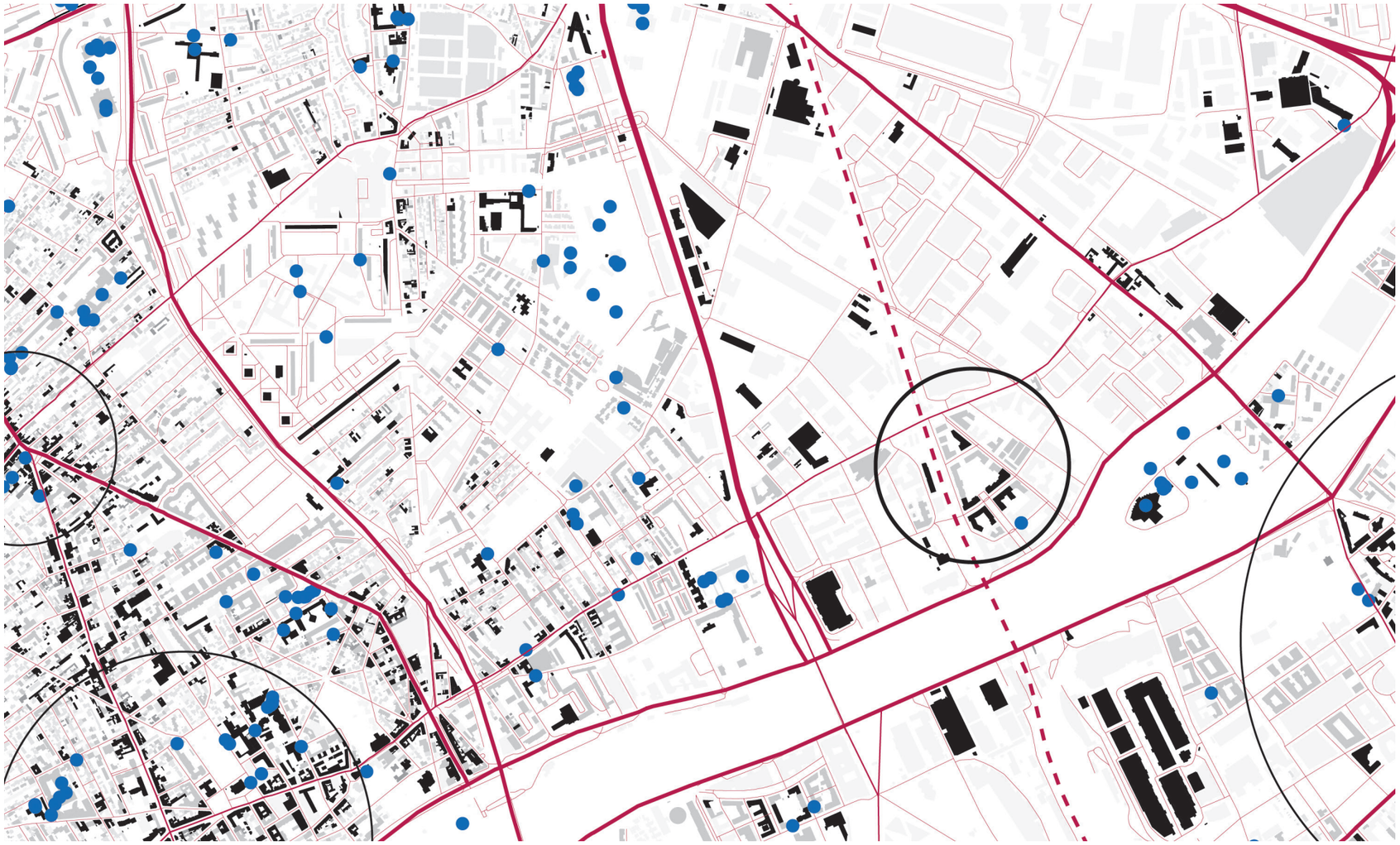


Fig. 59 ↑

Analyse des réseaux et des centralités autour de la gare des Grésillons [Plan - 1:15000]

Malgré les défis auxquels doit faire face le quartier des Grésillons, il dispose de nombreuses ressources et opportunités pour son futur développement. L'arrivée de la nouvelle gare constitue un puissant catalyseur pour restructurer le territoire tout en renforçant et en élargissant sa centralité.

Il est d'abord essentiel de limiter l'effet séparateur des ruptures infrastructurelles. La mise en place d'aménagements urbains, tels que des passerelles piétonnes et des pistes cyclables, est indispensable pour améliorer l'accessibilité et renforcer le lien entre les différents secteurs du quartier. En outre, la création d'espaces publics attrayants autour de la gare ou à des points stratégiques pourrait également consolider son rôle central dans la dynamique du quartier.

La valorisation et la réhabilitation des dernières friches industrielles sont essentielles pour préserver la mémoire collective du quartier. À titre d'exemple, l'ancienne halle PSA représente une opportunité singulière de réhabilitation. Sa transformation en un équipement public multifonctionnel, tel qu'un centre sportif et culturel pourrait combler le manque d'espaces dédiés à la cohésion sociale (fig. 61-63). Des exemples similaires en France existent comme la Halle de la Villette à Paris et illustrent le potentiel de tels projets pour dynamiser et revitaliser un territoire.

De plus, la revalorisation des anciens sites industriels est une opportunité de rééquilibrer la centralité autour de la future gare. Au nord de celle-ci, l'ancien site de l'usine Aubert et Duval, aujourd'hui en friche, offre une possibilité de recentrer la centralité du quartier vers le nord (fig. 62). Ce rééquilibrage éviterait une concentration excessive des activités au sud et renforcerait l'harmonie du tissu urbain.

Le quartier des Grésillons, à l'aube de l'inauguration de la nouvelle gare du Grand Paris Express, se trouve à un moment charnière. Si son isolement relatif et son identité en construction posent des défis, le quartier dispose d'un potentiel de développement considérable. À travers la réhabilitation de son patrimoine industriel, l'aménagement de nouvelles centralités et le renforcement des connexions urbaines, le quartier peut devenir un modèle de transformation urbaine durable, combinant mémoire historique, modernité architecturale et qualité de vie.



Fig. 60 ↑↑

Immeubles d'habitations dans le quartier des Grésillons à Asnières-sur-Seine, rue Pierre Curie [Photographie], Juillet 2024.



Fig. 61 ↑

Ancienne Halle PSA, depuis le quai Aulagnier [Photographie], Juillet 2024.

Un projet porté par une initiative privée existe, mais la demande de permis de construire n'a pas encore été déposée.



Fig. 62 ↑↑

Ancienne entreprise Aubert et Duval en cours de démolition, depuis la rue Henri Vuillemin [Photographie], Juillet 2024.



Fig. 63 ↑

Ancienne Halle PSA, depuis la rue Henri Chapron [Photographie], Juillet 2024.

En plus de l'ancienne halle, le site accueille les services d'entretien de la ville d'Asnières-sur-Seine.

5.5 TYPE 4 : SAINT-QUENTIN EST

5.5.1 Passé : territoire marqué par une histoire récente

Saint-Quentin-en-Yvelines, située à environ 20 kilomètres au sud-ouest de Paris, est une communauté d'agglomération regroupant plusieurs communes, dont Guyancourt et Voisins-le-Bretonneux (territoires à proximité de la future gare). Son histoire témoigne d'une évolution marquante, passant de terres agricoles à une ville nouvelle dynamique.

Jusqu'aux années 1970, avant d'être intégrés à la future ville nouvelle, Voisins-le-Bretonneux et Guyancourt sont deux villages principalement agricoles. (fig. 64)

En 1901, Guyancourt compte 614 habitants vivant essentiellement de la culture de blé, d'avoine, de betterave et de pomme de terre. Cependant, les guerres successives, comme le guerre de 1870 et les deux guerres mondiales qui ont marqué la France, ont entraîné une diminution de la population, touchant Guyancourt et Voisins-le-Bretonneux comme de nombreuses autres communes.[1]

L'histoire de ces villes va radicalement changer dans les années 1960. Pour répondre à la croissance démographique de la région parisienne à cette période, l'État français initie la création de villes nouvelles, dont Saint-Quentin-en-Yvelines[2]. Cette initiative visait à réorganiser la banlieue parisienne et à proposer de nouvelles manières de concevoir la ville.[3]

Le 21 octobre 1970, l'Établissement public d'aménagement de Saint-Quentin-en-Yvelines (EPASQY) est créé pour superviser le développement de cette nouvelle agglomération. Deux ans plus tard, le périmètre de la ville inclue onze communes parmi lesquelles figurent Guyancourt et Voisins-le-Bretonneux.

Au fil des années, certaines communes choisissent de se retirer du projet de ville nouvelle. Ainsi, en 1983, Bois-d'Arcy, Coignières, Maurepas et Plaisir quittent le périmètre, réduisant le nombre de communes participantes à sept. Cette évolution reflète les divergences d'intérêts et les aspirations propres à chaque commune.

À la suite de l'achèvement du programme d'aménagement en 2003, le Syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) se transforme en Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY) marquant une nouvelle étape de gouvernance. Son fonctionnement repose sur une gouvernance intercommunale, avec un conseil communautaire, un président, et des commissions spécialisées, permettant une gestion collective et cohérente des projets sur le territoire, respectant les spécifiés de chaque commune.

Guyancourt et Voisins-le-Bretonneux, comme les communes voisines sont définies par un urbanisme récent et planifié.

À titre d'exemple, à Voisins-le-Bretonneux, le centre historique du village conserve quelques bâtiments datant d'avant la Première Guerre mondiale. Ce cœur de village, bien que modeste en taille, reste un marqueur de l'histoire locale, formant une zone compacte entourée de constructions plus récentes. Ce patrimoine ancien, notamment visible autour de l'église Notre-Dame-de-la-Nativité, contraste avec le tissu urbain plus moderne qui l'entoure.

Durant la période de développement urbain de Guyancourt et de Voisins-le-Bretonneux, les communes ont vu émerger des quartiers composés à la fois de maisons individuelles et d'habitats collectifs. Cette croissance a donné lieu à un tissu urbain discontinu, marqué par des zones pavillonnaires, des lotissements et des ensembles résidentiels plus denses. (fig. 65)

Les deux communes se caractérisent par une planification urbaine symbolisée par unité bâtie, intégrant de nombreux espaces verts. Parcs, jardins et promenades y occupent une place centrale, favorisant un cadre de vie agréable pour les habitants.

Cette planification donne lieu à une stricte séparation fonctionnelle. Les zones résidentielles se sont développées au-delà du périmètre des villes historiques et les entreprises

1 Guyancourt. *Histoire de Guyancourt* [en ligne]. Disponible sur : https://www.ville-guyancourt.fr/vivre-a-guyancourt/histoire-et-patrimoine/histoire-de-guyancourt/ [consulté le 21 décembre 2024].

2 Précisions concernant la création des villes nouvelles : voir chapitre 3.2.2

3 Musée de la ville de Saint-Quentin-en-Yvelines, 2021. *Le patrimoine à Saint-Quentin-en-Yvelines* [en ligne]. Disponible sur : https://museedelaville.sqy.fr/fr/le-patrimoine-saint-quentin-en-yvelines [consulté le 21 décembre 2024].







Fig. 64 ↑↑

HENRARD, Roger. *Guyancourt, le village* [Photographie aérienne], 1950. Archives Départementales des Yvelines.

Fig. 65 ↑

Abeilles Cartes - Lyna. *Guyancourt (78280) Vue générale* [Carte postale], 15 janvier 1979. Archives Départementales des Yvelines.

Fig. 66 ↑

Photothèque du Conseil Général (ARTHUS-BERTRAND, Yann). *Guyancourt - Thomson CSF dans la zone d'activité de Villaroy* [Photographie aérienne], 1997. Archives Départementales des Yvelines.

à la périphérie de celles-ci, au sud-est, le long de l'avenue de l'Europe. Ce secteur accueille notamment des entreprises majeures telles que Safran Aircraft et le Technocentre du groupe Renault.

Malgré une planification urbaine visant à créer une unité cohérente, certaines ruptures urbaines subsistent, marquées par des différences dans la typologie des constructions et l'organisation des espaces.

Contrairement à d'autres quartiers de la ville nouvelle et d'autres quartiers de gare analysés, Guyancourt et Voisins-le-Bretonneux ne sont pas traversés par des infrastructures majeures comme des autoroutes ou des voies ferrées qui divisent leur territoire. Les réseaux routiers larges et les circulations douces comme la présence de pistes cyclables et de chemins piétons favorisent une continuité territoriale entre les quartiers renforçant l'unité urbaine des deux communes.

Des ruptures plus subtiles sont observées dans la typologie urbaine. À Voisins-le-Bretonneux, la ville nouvelle s'organise de manière organique autour du village d'origine, tandis que les quartiers développés à l'époque de la ville nouvelle adoptent un plan plus géométrique et quadrillé, particulièrement autour de certains quartiers de Guyancourt ou autour de Montigny-le-Bretonneux. Dans cette zone, l'influence de l'architecte Ricardo BOFILL se fait sentir à travers ses ensembles résidentiels aux lignes monumentales et symétriques, tels que le quartier de la Sourderie.

Les matériaux utilisés témoignent également de l'évolution des communes. Le centre de Voisins-le-Bretonneux présente une architecture hétérogène, avec des constructions en pierre meulière ou en briques. En revanche, lors de la création de la ville nouvelle, les bâtiments publics et les grands ensembles résidentiels ont souvent privilégié des matériaux plus modernes comme le béton tandis que les briques industrielles et les agglomérés ont été utilisés pour les habitats individuels. Ces choix architecturaux reflètent à la fois les contraintes économiques de l'époque et la volonté de donner une identité visuelle à ces nouveaux quartiers.



Fig. 67 ↑

Analyse du tissus urbain autour de la gare de Guyancourt
[Plan - 1:15000]

Guyancourt et Voisins-le-Bretonneux représentent deux communes emblématiques de l'évolution urbaine de Saint-Quentin-en-Yvelines. Leur développement planifié, marqué par une séparation stricte des fonctions et une attention particulière à la qualité de vie, s'est réalisé tout en respectant certains marqueurs historiques.

L'unité de leur territoire est renforcée par une continuité d'aménagement, bien que des différences dans la typologie urbaine et les matériaux de construction rappellent les étapes distinctes de leur histoire.

5.5.2 Aujourd'hui : des secteurs fonctionnels à connecter

Le territoire autour de la future gare du Grand Paris Express se distingue par un réseau viaire performant, la présence de deux centralités à l'impact modéré et un fort potentiel de densification.

Guyancourt et Voisins-le-Bretonneux bénéficient d'un réseau viaire bien développé et structuré autour d'un axe principal, la départementale 36, qui dessert efficacement les deux communes. Cet axe structurant facilite les déplacements au sein du territoire et vers les pôles économiques voisins.

Le maillage routier y est dense, favorisant une grande accessibilité à l'échelle locale. Cependant, l'aménagement de ces infrastructures met fortement l'accent sur l'usage de la voiture. Les axes routiers sont larges, souvent à double voie, et les parkings extérieurs abondants, reflétant une organisation urbaine dimensionnée davantage pour l'automobile que pour les piétons. Cette priorité donnée à la voiture crée des zones fonctionnelles mais parfois peu adaptées aux mobilités douces.

Les centralités de Guyancourt et de Voisins-le-Bretonneux se concentrent autour de leurs bourgs historiques respectifs, qui en constituent les cœurs urbains.



Fig. 68 ↑

Analyse du tissus urbain autour de la gare de Guyancourt
[Plan - 1:15000]

Malgré quelques différences, ces centralités partagent de nombreux point communs. Toutes deux sont principalement structurées autour d'équipements publics tels que les établissements scolaires du premier et du second degré ainsi que les infrastructures sportives. Cependant, elles se distinguent par une faible présence d'établissements universitaires et culturels ainsi que par l'absence d'infrastructure hospitalière. Ces équipements sont beaucoup plus nombreux dans la commune voisine de Montigny-le-Bretonneux.

En dehors des centralités, se trouvent quelques commerces ainsi que des équipements publics, principalement des écoles élémentaires, qui viennent renforcer le réseau d'infrastructures pour répondre au mieux aux besoins des habitants.

Les deux communes abritent des infrastructures spécifiques à rayonnement régional voir national. C'est le cas du siège social de Renault qui emploie presque 11 000 salariés et le Golf National, un équipement de grande envergure reconnu pour accueillir des événements sportifs internationaux.[4-5]

Ces deux villes possèdent un fort potentiel de densification urbaine. Située entre les zones résidentielles et économiques, la friche de l'ancienne usine Thalès représente un site stratégique pour le développement futur des deux communes. Ce site, déjà inscrit dans un projet d'aménagement sous forme de ZAC (Zone d'Aménagement Concerté), offre une grande surface exploitable qui pour répondre à plusieurs enjeux majeurs.[6] (fig. 66-72)

Le site offre un potentiel important de développement de nouveaux logements, équipements et activités, permettant une densification maîtrisée sans empiéter sur les espaces naturels ou agricoles, dans un territoire déjà largement urbanisé depuis les années 1970.

Cette friche, située en périphérie dans une zone pavillonnaire à proximité de la future gare et face au siège social de Renault, occupe un emplacement stratégique. Elle offre une opportunité unique pour renforcer les connexions entre les zones résidentielles et les espaces d'activités dans un







Fig. 69 ↑↑↑

Pistes cyclables et chantier de la future gare de Guyancourt, avenue de l'Europe. [Photographie], Décembre 2024.

Fig. 70 ↑↑

Halles " Renzo Piano" conservées après le départ de l'entreprise Thalès dans les années 2000. [Photographie], Décembre 2024.

Les halles seront réhabilitées dans le cadre de la ZAC de Guyancourt.



Fig. 71 ↖

Quartier pavillonnaire de Guyancourt, rue de l'Écosse. [Photographie], Décembre 2024.

Fig. 72 ↑

IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Guyancourt et environs.* [Image satellite - 1:15000], 2023.

4

Renault Group. *Technocentre* [en ligne]. Disponible sur : https://www.renault-group.com/groupe/implantations/technocentre [consulté le 21 décembre 2024].

5

Le Golf National est le parcours permanent de l'Open de France et a accueilli les épreuves de golf pendant les Jeux Olympiques de Paris 2024

6

Établissement public d'aménagement, 20 juin 2024. *En route vers la création de la ZC « Gare de Guyancourt – Saint-Quentin » !* [en ligne]. Disponible sur : https://epa-paris-saclay.fr/actualites-et-decryptages/toutes-nos-publications/en-route-vers-la-creation-de-la-zac-guyancourt/ [consulté le 21 décembre 2024].

territoire marqué par une forte séparation fonctionnelle. L'intégration d'une dimension piétonne pourrait repositionner le territoire à une échelle plus locale, favorisant ainsi une meilleure cohésion urbaine.

En résumé, ce territoire se caractérise par une atmosphère paisible et un dynamisme limite, principalement lié à la dominance de vastes zones résidentielles, majoritairement pavillonnaires, qui accentuent le caractère intimiste du cadre de vie.

Bien que traversé par des axes routiers majeurs comme la départementale 36, leur éloignement par rapport aux habitations ainsi que l'aménagement paysager, notamment la plantation de végétation, atténuent significativement les nuisances et contribuent à un cadre de vie agréable.

Cependant, la séparation fonctionnelle entre les espaces résidentiels et les autres zones d'activités tend à restreindre les interactions sociales et limite le dynamisme des centralités, qui demeure modéré.

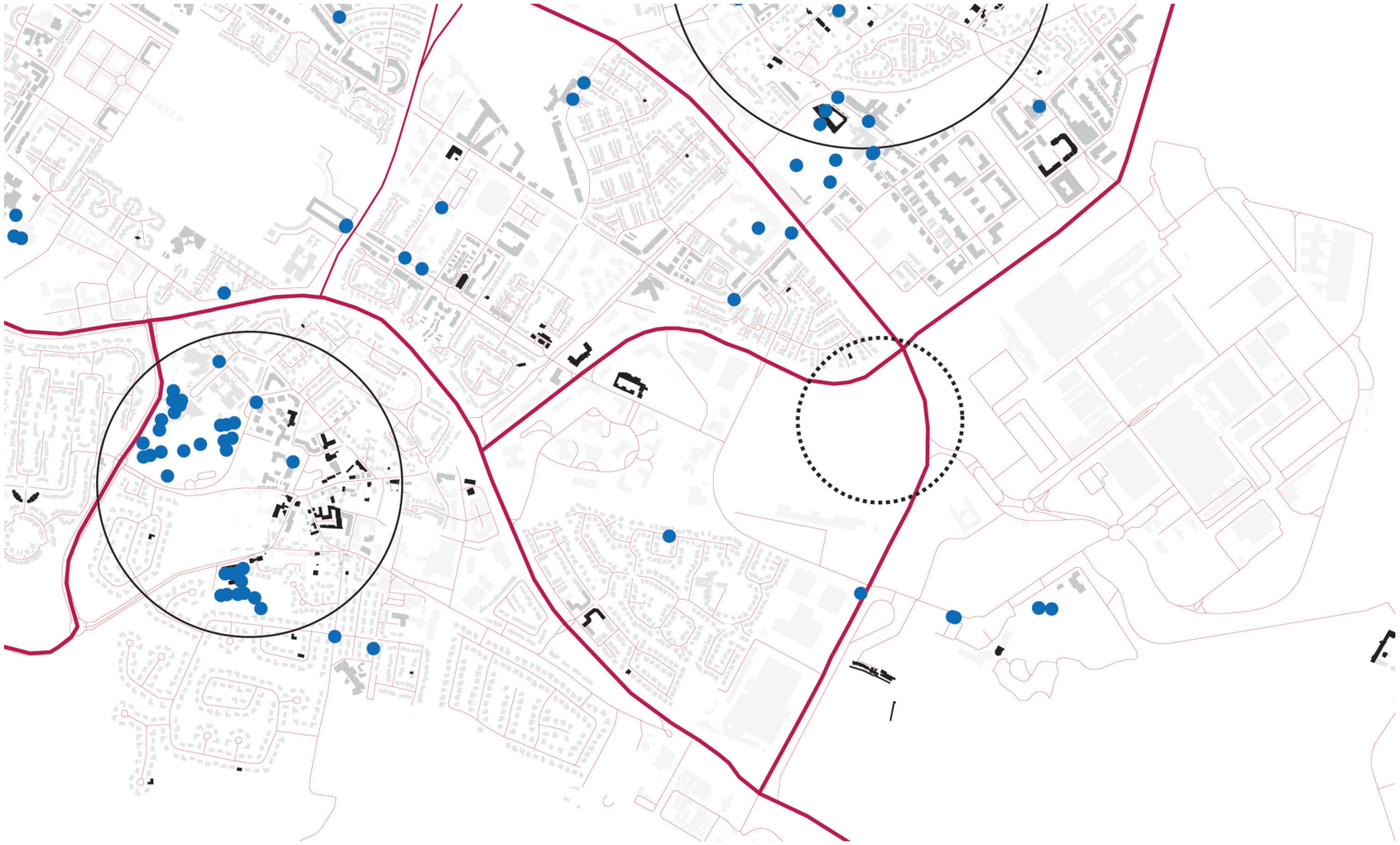


Fig. 73 ↑

Analyse des réseaux et des centralités autour de Guyancourt
[Plan - 1:15000]

5.6 TYPE 5 : BOIS-COLOMBES

5.6.1 Passé : un quartier essentiellement résidentiel au tissu urbain très dense

Bois-Colombes, une ville située dans le département des Hauts-de-Seine, était à l'origine un lieu-dit essentiellement boisé. Il est situé était à mi-chemin entre le centre d'Asnières-sur-Seine et celui de Colombes, ville à laquelle il était rattaché.

En 1851, lors de l'ouverture de la gare de Bois-Colombes au moment de la construction de la ligne Paris - Argenteuil, le quartier se caractérise par son faible peuplement, ne comptant que 17 habitants selon le recensement. À cette époque, la population, majoritairement paysanne vit principalement d'activités agricoles notamment l'élevage et l'horticulture. Cependant, l'aménagement d'un réseau ferré composé de cinq lignes et de six gares, qu'elles soient destinées au trafic de voyageurs ou de marchandises attire rapidement de nombreuses entreprises et de nouveaux habitants séduits par le coût des terrains et le cadre bucolique malgré la proximité avec Paris.

Ces conditions favorisent une forte augmentation démographique jusqu'à l'approche de la Première Guerre mondiale. En 1896, date à laquelle le quartier est détaché de Bois-Colombes et devient une ville à part entière, la population atteint 10 501 habitants. Cette évolution conduit à une forte urbanisation de la commune avec la construction d'immeubles résidentiels de quatre à cinq étages autour de la gare, tandis que des villas et des usines s'implantent dans les environs. (fig. 78)

L'activité évolue également, les Bois-Colombiens se consacrent majoritairement à des travaux manuels dans les secteurs du bâtiment, de l'industrie ou de l'imprimerie, ou occupent des emplois de bureau dans le domaine du commerce.[1]

La croissance démographique combinée aux dispositions législatives prises par l'État incite la municipalité à développer les services publics dans la commune. En 1914, Bois-Colombes dispose deux groupes scolaires, de bureaux d'assistances destinés aux vieillards, infirmes et aux malades incurables, d'un bureau de poste, de police, d'une compagnie de sapeurs-pompiers et d'une bibliothèque. Au-delà d'une obligation légale, l'implantation de ces services publics résultent d'une volonté politique locale soutenue par les habitants.

La ville abrite quelques bâtiments emblématiques datant de la fin du XIXème ou du début du XXème siècle. Parmi eux, le marché couvert, inauguré en 1891 se distingue d'un hall central et d'un étage accueillant diverses activités. Surmonté d'un clocheton pyramidal, il constituait un des repères significatifs de la ville. Toutefois, en 1956, l'ancien marché est démoli en raison de sa vétusté. (fig. 77)

Un nouveau marché couvert est alors construit par Georges CANDILIS, architecte de l'époque moderne. Ce bâtiment, ancré dans les principes de l'architecture fonctionnelle, est associé à un immeuble d'habitation de dix étages. Cet ensemble architectural devient à son tour un repère urbain majeur, combinant la vie résidentielle et les activités commerciales, tout en renforçant le rôle du marché comme lieu central de rencontre et d'échanges.

La place de la République située devant l'actuel hôtel de ville est aménagée en 1900 à l'initiative des élus locaux. Ce réaménagement comprend l'agrandissement de la place, l'ajout d'éclairage public, de bancs, d'arbres et la construction d'un kiosque à musique. Ce dernier, véritable lieu de rassemblement, jouait un rôle central notamment lors des grands évènements annuels, tels que la célébration de la fête nationale. Mais quelques années plus tard le kiosque est détruit à la suite d'un réaménagement de la place.[2]

En 1935, les travaux de construction du futur hôtel de ville débutent en périphérie de la place de la République. Le bâtiment se distingue par une architecture atypique fusionnant plusieurs influences variées et par sa hauteur qui domine

1

CREPIN, Sylvie, DESSEMME, Christine, GAYDON, Émile, MORNET, Michèle (Archives-Documentation de Bois-Colombes). *Des quotidiens bouleversés par la guerre [exposition, Bois-Colombes, 5 novembre - 1er décembre 2018]* [en ligne], 2018. **Disponible sur :** https://www.bois-colombes.fr/wp-content/uploads/2023/12/catalogue_expo_quotidiens_bouleverses_1WW_2018.pdf **[consulté le 23 décembre 2024]. Page 2**

2

RÉVILLON, Yves, MOREAU, Auguste (dir.), 2021. *Célébrons cette année les 20 ans du marché. Le journal de Bois-Colombes*. Hors-série. [en ligne] Disponible sur : https://www.bois-colombes.fr/ville-attractive/patrimoine-et-histoire/un-peu-dhistoire/ **[consulté le 23 décembre 2024]. Page 6-8**

Fig. 74 ↗

Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, dressé par R. GUITONNEAU. *Bois-Colombes. 1946 (1)* [Plan 1:2000], 1946. Archives Départementales des Hauts-de-Seine.

Fig. 75 ↗↗

Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, dressé par R. GUITONNEAU. *Bois-Colombes. 1946* (2) [Plan 1:2000], 1946. Archives Départementales des Hauts-de-Seine.

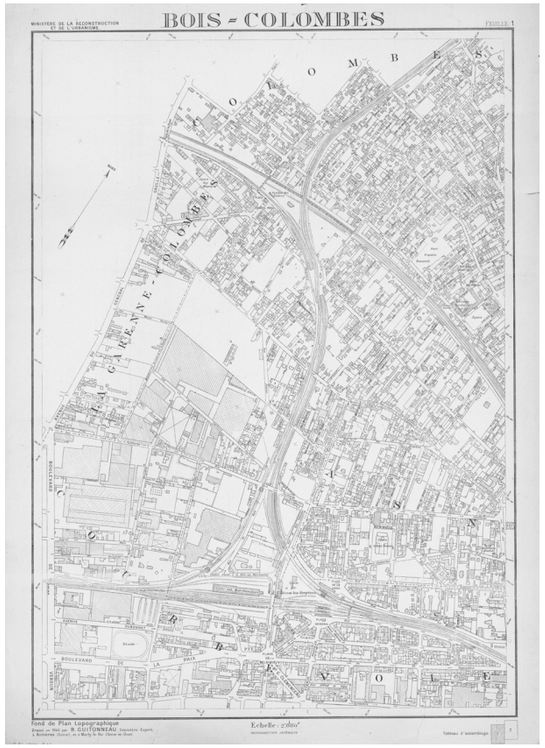










Fig. 76 ↑

[Non identifié]. *Rue des Bourguignons* [Carte postale], 1900. Archives Départementales des Hauts-de-Seine.

Fig. 77 ↑

[Non identifié]. *Les Halles* [Carte postale], 1900. Archives Départementales des Hauts-de-Seine.

Fig. 78 ↑

[Non identifié]. *Panorama de la Gare* [Carte postale], 1900. Archives Départementales des Hauts-de-Seine.

Fig. 79 ↑

[Non identifié]. *L'Usine Hispano-Suiza* [Carte postale], 1900. Archives Départementales des Hauts-de-Seine.

l'ensemble de la ville. Son campanile recouvert de cuivre, désormais marqué par une patine verte caractéristique, en fait un repère emblématique et un symbole visuel fort pour la commune.

La commune se définit par une forte identité industrielle marquée par la présence d'usines et d'infrastructures ferroviaires. Aujourd'hui encore, plusieurs témoins de cette époque sont visibles dans le paysage urbain.

Les nombreux tracés des lignes ferroviaires et les installations techniques associées ont eu un impact majeur sur le développement de la ville. Ces voies ferroviaires, constituant de véritables ruptures infrastructurelles, divisent Bois-Colombes en trois espaces.

De plus, certains bâtiments, témoins d'une époque industrielle révolue de la ville, restent encore visibles, comme l'ancienne usine et soufflerie Hispano-Suiza qui a été reconvertie en école élémentaire.[3]

Bien qu'elle soit située à Asnières-sur-Seine, la gare « *Lisch* » , proche de la future gare du Grand Paris Express est un autre témoin des activités ferroviaires et de l'électrification de la ligne. Conçue par l'architecte éponyme, cette gare a été initialement construite sur le Champ-de-Mars lors de l'exposition de 1878, avant d'être transférée quelques temps plus tard à Asnières-sur-Seine. Elle est définitivement fermée en 1936 puis complètement désaffectée depuis les années 1980. Elle a fait l'objet d'un projet de réhabilitation dans le cadre du projet « *Inventons la métropole du Grand Paris* » ; projet abandonné à ce jour.[4] (fig. 85)

Le paysage urbain actuel autour de la future gare hérite largement de la période d'urbanisation s'étendant de 1851 à la veille de la Deuxième Guerre mondiale.

La morphologie urbaine se caractérise par des bâtiments résidentiels collectifs de hauteur moyenne à proximité des gares, des habitations individuelles de faibles hauteurs en périphérie et des constructions plus hautes, comme les grands ensembles présents notamment dans le secteur de



Fig. 80 ↑

Analyse du tissus urbain autour de la gare de Bois-Colombes
[Plan - 1:15000]

3

Ville de Bois-Colombes. *Patrimoine architectural* [en ligne]. Disponible sur : https://www.bois-colombes.fr/ville-attractive/patrimoine-et-histoire/patrimoine-architectural/ [consulté le 23 décembre 2024].

4

DAMECOUR, Anne-Sophie (Le Parisien), 2022. *Grand Paris : Asnières reprend le projet de rénovation de la gare Lisch, abandonné par « Inventons la Métropole »* [en ligne]. Disponible sur : https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/grand-paris-asnieres-reprend-le-projet-de-renovation-de-la-gare-lisch-lache-par-inventons-la-metropole-11-12-2022-QKQXYAGUS5BYVI5J7YYIKZASQQ.php [consulté le 23 décembre 2024].

Gennevilliers. Par ailleurs, les matériaux de construction des façades, souvent liés à leur époque de construction, contribuent également à définir la morphologie urbaine. La brique est largement utilisée dans les bâtiments datant d'avant la Deuxième Guerre mondiale tandis que le béton est principalement utilisé pour les bâtiments publics ou d'habitations d'après-guerre. (fig. 81)

Malgré des évènements qui auraient pu bouleverser profondément Bois-Colombes, comme les inondations de 1910, les bombardements alliés des 9, 13 septembre et le 31 décembre 1943, ayant causé 73 victimes et l'endommagement ou la destruction près de 1200 bâtiments à Bois-Colombes, la ville a su préserver une grande partie de sa structure urbaine originelle.

5.6.2 Aujourd'hui : un maillage de centralités dans un tissu urbain préservé

Le caractère urbain autour de la future gare se distingue par une subtile harmonie entre sérénité et convivialité, qui définit ce territoire malgré une densité de population et bâtie dense et élevée.[5]

La tranquillité, qui semble régner dans les territoires autour de la future gare, repose sur trois facteurs principaux, à commencer par la configuration urbaine.

Dans les secteurs de Colombes, Bois-Colombes et d'Asnières-sur-Seine, le paysage urbain se compose principalement de petits immeubles de quatre à cinq étages à proximité des gares et de quartiers pavillonnaires très étendus en périphérie de ces derniers. Cette configuration contribue à maintenir une certaine quiétude, surtout en pleine journée de semaine.

Par ailleurs, l'absence de grandes entreprises dans ce territoire accentue le caractère paisible déjà présent sur le territoire. En effet, si de telles activités existaient, comme ce fût le cas auparavant, les communes bénéficieraient proba-



Fig. 81 ↑

Analyse du tissus urbain autour de la gare de Bois-Colombes
[Plan - 1:15000]

5

Voir étude réalisée au chapitre 4.1.2
(15O.04-Bois-Colombes)

blement d'une animation accrue en semaine, notamment à l'heure du déjeuner ou à la sortie du travail.

Au-delà d'un réseau routier à caractère local dense, les grands axes structurants de Bois-Colombes ne reposent que sur un réseau routier secondaire qualifié de RRIR2[6], marqué par l'étroitesse de la plupart des rues du centre-ville. Par nature, cette configuration limite le trafic automobile et réduit les nuisances notamment sonores, favorisant ainsi une atmosphère paisible. La rue des Bourguignons illustre bien cette particularité car, malgré son dynamisme commercial, elle conserve une ambiance relativement calme.

En revanche, par son rôle, son nombre de voies et son trafic plus élevé, le réseau routier à la périphérie nord de la commune est d'une importance bien plus significative (RRIR1) telle que l'avenue d'Argenteuil, reliant le centre d'Asnières-sur-Seine à Colombes. Cette artère, très fréquentée, contraste avec l'ambiance plus sereine de la commune, marquant une distinction nette entre Bois-Colombes et les villes environnantes où les grands axes routiers traversent directement les communes. (fig. 82)

Les parcs et les places participent également à instaurer cette atmosphère paisible et conviviale, avec deux typologies qui se distinguent. Du côté d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers, les parcs sont nombreux et de tailles relativement grandes à l'image du parc Robinson au bord de la Seine ou du square Camille Ronce.

Cependant, à Bois-Colombes les parcs sont en général plus petits mais sont nombreux. Répartis de manière homogène sur la commune, ils sont harmonieusement intégrés malgré les nombreuses ruptures ferroviaires qui traversent le territoire. À l'ouest, le parc des Bruyères est récent et se situe au cœur d'un quartier résidentiel qui a été réhabilité il y a quelques années à la suite des délocalisations d'entreprises et d'usines. La place de la République, les squares Émile Tricon, De Lattre de Tassigny et le parc Franklin Roosevelt constituent un tissu vert au centre de la commune, à proximité entre les deux voies ferroviaires. Au nord de la ville, le parc Pompidou, ayant fait l'objet d'une profonde transformation

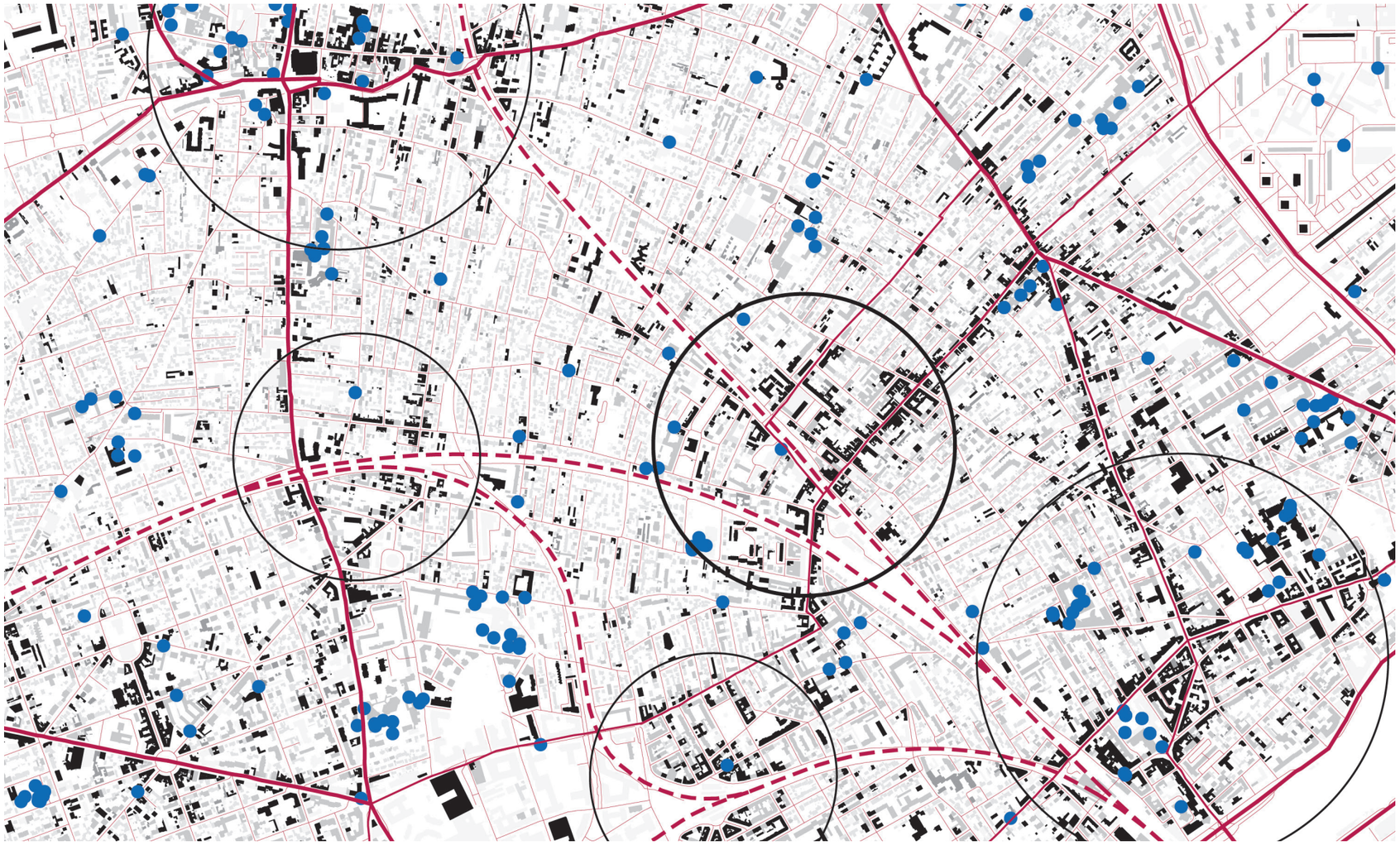


Fig. 82 ↑

Analyse des réseaux et des centralités autour de Bois-Colombes [Plan - 1:15000]

6

RRIR : Réseau routier d'intérêt régional. Il concerne les routes reliant les pôles d'intérêts régionaux. Le niveau 1 distingue les routes au trafic important, à longue distance avec plusieurs voies. Le niveau 2 concerne les routes moins longues au trafic plus faible et définissent un maillage supplémentaire. Voir : Conseil Régional CR2017-54, 2017. *Mise en œuvre du plan régional « anti-bouchon » et pour changer la route*. Rapport pour le Conseil Régional. Paris : Conseil Régional. Page 5

7

BASE. *Parc Pompidou, un site actif dans la transformation du quartier et acteur de l'expression d'une identité urbain nouvelle* [en ligne]. Disponible sur : https://www.baseland.fr/projets/bois-colombes-parc-pompidou/ **[consulté le 26 décembre 2024].**

en 2019, est devenu le poumon vert d'un quartier en pleine transformation[7]. Ces espaces verts, variés et bien intégrés nécessitent d'être préservés pour maintenir cette qualité de vie. (fig. 80)

Bien que le territoire semble paisible au premier abord, il n'en reste pas moins rythmé par une activité quotidienne. Cette dynamique ne se concentre pas autour d'une centralité unique attirant tous les flux, mais s'organise autour de multiples centralités qui structurent le paysage urbain et assurent une répartition homogène des flux.[8]

Les lieux d'activités, tels que les commerces et plus généralement les espaces recevant du public, tiennent une place importante dans la structure urbaine. Il se manifestent selon deux principales typologies.

La première prend la forme d'îlots repartis au sein de centralités développées autour des gares comme Bois-Colombes, Bécon-les-Bruyères, Les vallées. Les gares, fortement présentes dans le secteur, attirent de nombreuses activités générant des centralités disséminées sur le territoire. Par exemple, la gare de Bois-Colombes est entourée d'équipements publics majeurs tels que l'hôtel de ville et le marché couvert, renforçant son importance en tant que centralité. Par ailleurs, certaines centralités émergent également autour des centres-villes historiques, comme ceux de Colombes ou d'Asnières-sur-Seine, apportant un dynamisme supplémentaire.

Dans la seconde typologie, les lieux d'activités se déploient le long de grandes artères, formant des axes dynamiques. C'est notamment le cas de la rue des Bourguignons, de l'avenue d'Argenteuil et du boulevard Voltaire où les commerces de proximité et les services s'alignent de part et d'autre de la chaussée, créant des zones animées et accessibles.

Tout comme les centralités, le territoire se distingue par un nombre significatif d'équipements publics répartis de manière équilibrée. La majorité de ces équipements, notamment les infrastructures scolaires, sportives et culturelles se concentre au sein même des centralités urbaines. Leur intégration aux pôles, et par nature leur proximité avec toutes les commodités, garantit une accessibilité idéale pour les habitants.

Cependant, une part non négligeable de ces équipements est implanté au cœur des zones résidentielles, y compris les quartiers pavillonnaires. Il s'agit principalement des établissements scolaires et des équipements sportifs, qui renforcent le maillage territorial et assurent une grande proximité avec les habitants, répondant ainsi aux besoins locaux de manière efficace.

L'animation du territoire repose principalement sur la présence des gares, commerces et des équipements publics. Elle se manifeste particulièrement en semaine, le matin, avant l'arrivée au travail et le soir, lors du retour, notamment autour de la gare et près des établissements scolaires. Cependant, elle atteint son apogée le samedi, jour du marché, où l'activité est particulièrement dynamique.

En résumé, le territoire autour de la nouvelle gare de Bois-Colombes un espace équilibré composé d'un tissu de centralités et d'équipements publics assurant un dynamisme global étendu. Malgré la densité élevée de bâtie et de population et quelques axes de circulation majeurs, le territoire demeure un espace relativement paisible.

7

Voir définition de *centralité* au chapitre 1.3









Fig. 83 ↗

IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Bois-Colombes et environs.* [Image satellite - 1:15000], 2023.

Fig. 84 →

Parc et quartier des Bruyères à l'emplacement d'anciennes usines [Photographie], Juillet 2024.

Fig. 85 →→

Gare des Carbonnets (gare Lish) [Photographie], Juillet 2024.

Fig. 86 →→→

Immeubles d'habitation à proximité de la gare de Bois-Colombes [Photographie], Juillet 2024.

5.7 TYPE 5 : CHRIST-DE-SACLAY

5.7.1 Passé : un bourg rural au centre de la recherche française

Saclay, un village du département de l'Essonne, est situé sur le plateau de Saclay, une immense clairière agricole, principalement dédiée à la culture céréalière qui abrite aujourd'hui le plus grand centre de recherche français.

Malgré sa proximité avec le centre de Paris, Saclay et les villages environnants échappent à une urbanisation massive. Le plateau est entouré par des zones très urbanisées. Au nord-ouest, se trouve Versailles. La ville nouvelle de Saint-Quentin et la vallée de la Bièvre composée de petits bourgs et villages, délimitent cette région au nord. Tandis qu'au sud, la vallée de la Chevreuse et son urbanisation, s'étendant de Paris à Massy-Palaiseau, le long du RER B, marque la frontière sud.

Les origines de ce village remontent probablement au Néolithique comme l'attestent la découverte d'une ferme gauloise du IIème siècle av. J-C et d'une villa gallo-romaine sur le site du Val d'Albian au nord du bourg de Saclay. Pendant le Moyen-Âge, le village situé au cœur d'un vaste espace rural, prospère principalement à l'aide de l'agriculture. À cette période, le village est composé d'une église en son centre entourée de quelques maisons et de fermes.

Sous le règne de Louis XIV, la construction du château de Versailles place Saclay au cœur d'un ambitieux dispositif hydraulique, défini comme le premier projet d'envergure pour la commune.

Chargé de résoudre le défi d'alimenter les bassins et les fontaines des jardins du château, Louis XIV mandate Jean-Baptiste COLBERT, qui s'appuie sur les compétences de l'ingénieur Thomas GOBERT.

Il propose de capter les eaux de pluie du plateau de Saclay, situé à une altitude plus élevée que les jardins, et de concevoir un réseau de distribution permettant d'acheminer



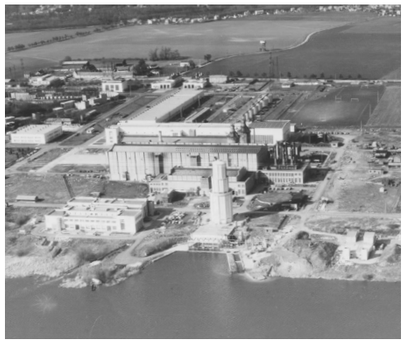




Fig. 87 ↑↑↑

[Non identifié]. *Saclay. L'église et la mare* [Photographie], [s.d]. Archives Départementales de l'Essonne.

Fig. 88 ↑↑

[Non identifié]. *Usine Hispano* [Photographie], 1962-1963. Archives Départementales de l'Essonne.



Fig. 89 ↖

[Non identifié]. Centre d'études nucléaire de Saclay (CEN). *Le bâtiment de direction* [Photographie], [date inconnue]. Archives Départementales de l'Essonne.

Fig. 90 ↑

Généralité de Paris. *Saclay, plan d'intendance* [Plan], 1786. Archives Départementales de l'Essonne.

l'eau jusqu'au château de Versailles grâce à la seule force de gravité. Entre 1681 et 1687, des étangs artificiels sont aménagés à Saclay et dans d'autres communes. Ils sont reliés par un réseau de rigoles et d'aqueducs s'étendant sur près de deux cents kilomètres. (fig. 90)

À la moitié du XXème siècle, l'histoire de la commune va connaître un tournant majeur. En 1946, la commune voit l'implantation du Centre d'essais des propulseurs de la Direction générale de l'armement (DGA) sur le site de l'ancien fort de Villeras, situé à proximité des étangs artificiels.

Deux ans plus tard, en 1948, le Commissariat à l'énergie atomique s'établit à Saclay sous l'impulsion du Général De GAULLE, marquant un changement encore plus significatif pour la commune en raison de l'importance de cette institution. Le site est implanté au sud de la commune et il est réalisé par Auguste PERRET qui réalise une composition presque versaillaise. (fig. 89)

C'est durant cette période que le village de Saclay connaît son plus grand essor démographique La population, passe de 617 habitants en 1946, est passée à 1865 en 1982, poursuivant sa croissance jusqu'à atteindre 4323 habitants en 2021.

Autour du centre historique, proche du CEA, l'urbanisation se fait plus tardivement, entre 1975 et 2000, avec des constructions répondant à de nouveaux besoins résidentiels et économiques. À partir des années 2000, le développement se poursuit mais ralentit. Il s'accompagne de quelques nouvelles habitations et bâtiments d'activités. (fig. 91)

D'un point de vue urbanistique, Saclay est un territoire étendu, faiblement urbanisé et fragmenté. Le centre historique et le Val d'Albian, tous deux principalement résidentiels, sont distants de quatre kilomètres. Entre ces deux secteurs, séparés par des champs agricoles, se trouve le Centre d'essai des propulseurs de la DGA. (fig. 88)

Le territoire urbain autour du centre historique est fragmenté en trois zones : le centre historique, une zone d'activité à l'ouest et le CEA. Cette fragmentation résulte des

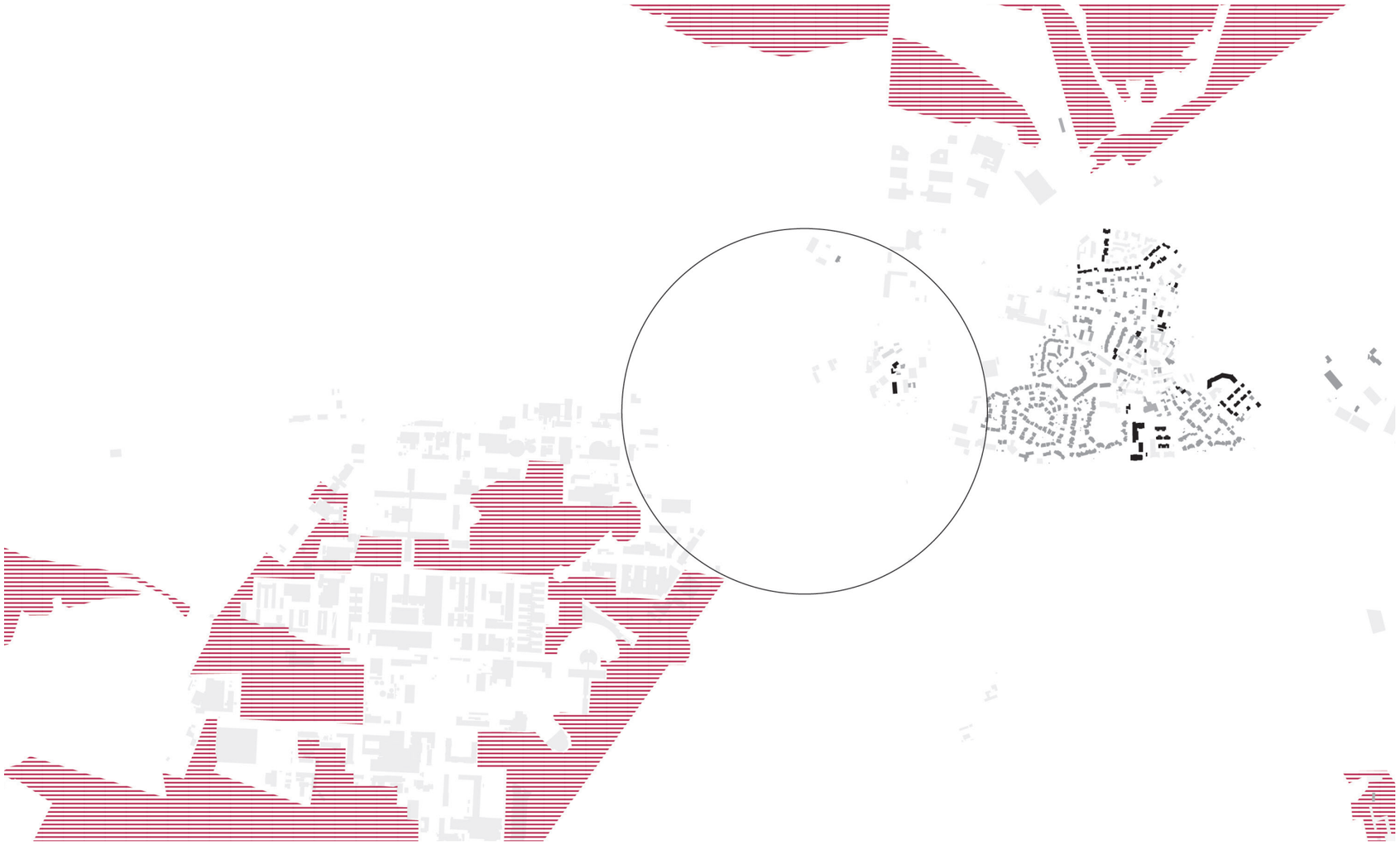


Fig. 91 ↑

Analyse du tissus urbain autour de la gare de Christ-de-Saclay [Plan - 1:15000]

caractéristiques urbaines propres à chaque secteur. La zone résidentielle présente deux strates principales. La première, autour de l'église, d'origine médiévale, suivie d'une extension urbaine qui s'étend vers les limites nord et ouest, formant un ensemble urbain organique. En revanche le CEA, conçu ex nihilo, suit une logique issue d'une composition fonctionnelle spécifique propre aux exigences programmatiques. Puis, la zone d'activité, située à l'ouest, s'est développée de manière indépendante, avec des entreprises implantées sans suivre une logique urbaine commune cohérente.

La séparation entre ces trois secteurs trouve probablement son origine dans l'infrastructure routière, qui agit comme une véritable barrière urbaine. En effet, ces secteurs se situent au plein cœur d'un carrefour giratoire reliant une route nationale à deux routes départementales. Malgré, un nouvel échangeur inauguré en 2019, qui facilite les connexions routières mais aussi les passages piétons et cyclables, il attenue légèrement cette fracture qui reste fortement présente dans le paysage. La continuité routière semble donc être privilégiée à la continuité urbaine, confirmant la domination de la voiture particulière dans ce territoire.

La présence de grands projets et d'institutions importantes ont toujours accompagné l'histoire de la ville mais leur impact sur l'urbanisation de Saclay est resté limité. L'identité rurale de Saclay a su être respectée, reflétant une volonté de s'inscrire dans les enjeux de demain tout en restant fidèle à son passé.



Fig. 92 ↑

Analyse du tissus urbain autour de la gare de Christ-de-Saclay [Plan - 1:15000]

5.7.2 Aujourd'hui : un terrtoire circonscrit par une large infrastructure routière

Saclay se caractérise par une identité duale, mêlant la quiétude de son isolement à une accessibilité routière de premier plan.

Saclay se définit par une faible densité de population avec un tissu urbain largement dominé par l'habitat individuel. Ce type de logement favorise l'intimité et limite les interactions sociales spontanées entre voisins, contribuant à l'impression de quiétude dans le village. Cette faible densité ne permet pas de générer une véritable dynamique, laissant place à un cadre de vie plutôt tranquille. Cette sensation est renforcée par la présence de nombreux espaces agricoles éloignant le village de toute connexion urbaine proche. (fig. 93)

Au cœur du village, une centralité existe, mais son impact reste limité. Celle-ci repose principalement sur la présence d'équipements publics tels que les écoles élémentaires Jean De La Fontaine et Irène et Frédéric Joliot-Curie, ainsi que sur des infrastructures sportives variées pour une commune de cette taille, incluant des terrains de football, de basketball, de tennis et une salle omnisport. Les équipements de santé, comme la maison de santé, située au centre du village renforce cette centralité. En revanche, l'activité commerciale et artisanale, bien que présente dans le village avec par exemple, une boulangerie, un café, un commerce d'alimentation et un hôtel, contribue moins à l'activation de cette centralité.

La stricte séparation entre les zones résidentielles et les espaces dédiés aux activités économiques, comme celles liées au CEA ou à la zone d'activité à l'ouest, accentue le cloisonnement. Ce découpage fonctionnel empêche l'émergence d'une mixité urbaine, limitant les interactions entre les résidents et les travailleurs et d'une possible animation dans le village à la mi-journée ou après le travail. (fig. 92)

Globalement, cette structure urbaine favorise une animation diurne limitée voire faible en semaine mais légèrement plus élevée le samedi avec l'ouverture des commerces et la





Fig. 93 ↑↑

Village de Saclay, place Jules Ferry à proximité de l'église. [Photographie], Décembre 2024.

Fig. 94 ↑

Bourg ancien et quartier pavillonnaire plus récent. [Photographie], Décembre 2024.



Fig. 95 ↑

IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Saclay et environs.* [Image satellite - 1:15000], 2023.

disponibilité des habitants en congé hebdomadaire ainsi que le dimanche grâce à l'utilisation des équipements sportifs.

Si Saclay bénéficie d'une certaine tranquillité, sa localisation stratégique sur le plateau de Saclay et sa proximité avec des axes routiers majeurs apportent à la fois avantages et inconvénients.

L'infrastructure routière, notamment la nationale 118 et les départementales 36 et 306, relient efficacement le village aux grands pôles d'activités régionaux comme Massy, Palaiseau et Saint-Quentin-en-Yvelines. Cette desserte est une aubaine pour les habitants qui se trouvent dans l'un des territoires les plus mal desservis d'Île-de-France en transports publics. En revanche, l'attractivité vers ce type de mobilité, provoque notamment aux heures de pointe, des embouteillages récurrents, limitant la fluidité des déplacements. (fig. 98)

Cependant, ces connexions routières engendrent également des nuisances, principalement sonores, qui affectent les habitants vivant à proximité immédiate des grands axes de circulation. Aux heures de pointe, particulièrement en semaine, le bruit des véhicules devient une contrainte pour les habitants ne pouvant pas profiter pleinement du cadre rural de la commune. Malgré cela, l'intérieur du village reste relativement épargné, grâce à son éloignement des principaux flux routiers.

En résumé, la coexistence entre le calme et l'isolement caractéristique de l'environnement rural et le dynamisme d'un territoire structuré autour de nombreux pôles économiques et de recherches illustre la difficulté de concilier ces dimensions contrastées.





Fig. 96 ↑

Gare de Christ-de-Saclay à proximité du CEA et de l'échangeur routier [Plan - 1:15000], Décembre 2024.

Fig. 97 ↑

Zone bâtie située au milieu de l'échangeur, entre le CEA et le village de Saclay [Plan - 1:15000], Décembre 2024.

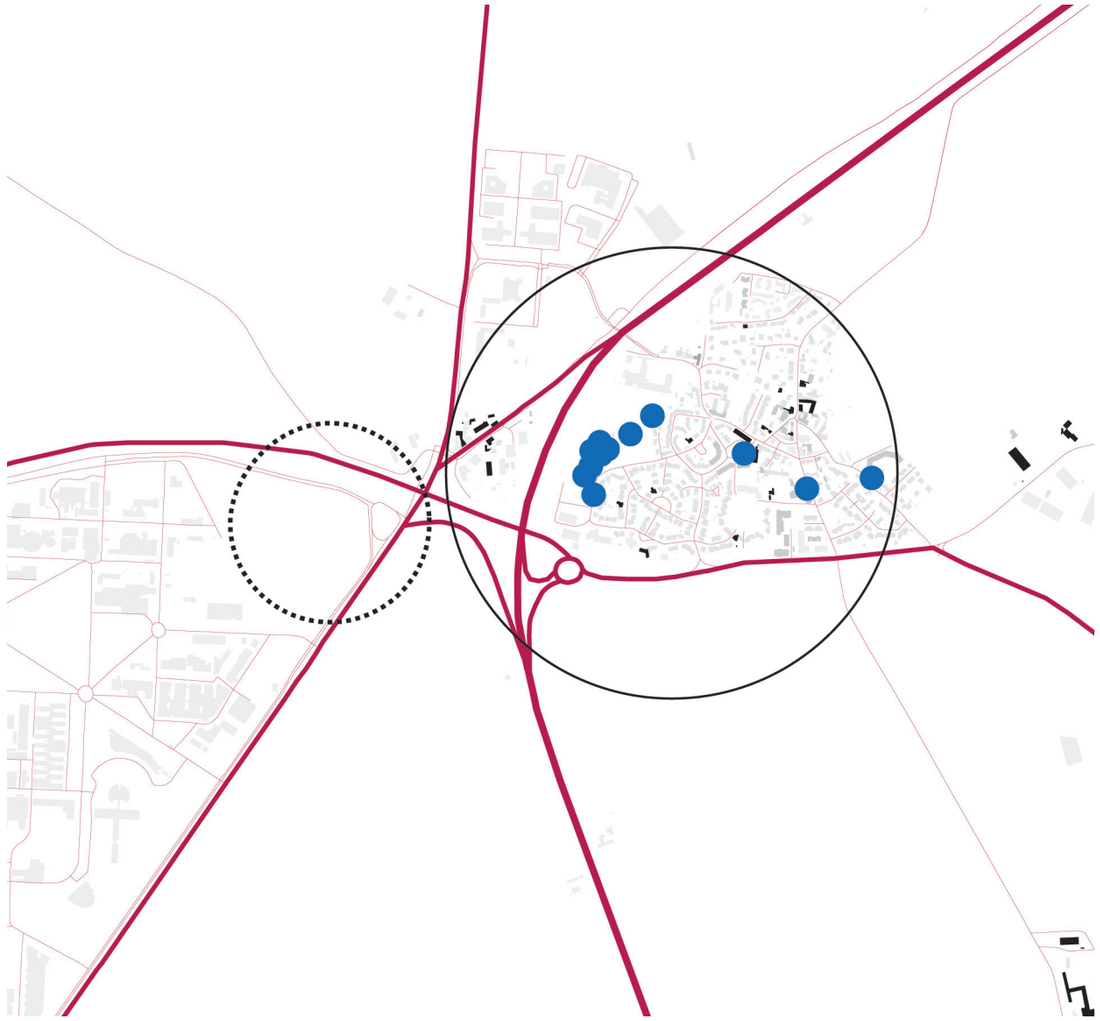


Fig. 98 ↑

Analyse des réseaux et des centralités autour de Christ-de-Saclay [Plan - 1:15000]

5.8 SYNTHÈSE

L'analyse des six quartiers représentatifs des typologies urbaines a une nouvelle fois confirmé la diversité des quartiers traversés par le Grand Paris Express, bien que leur localisation puisse sembler proche, comme c'est le cas pour *Bois-Colombes* et *Les Grésillons* ou *Guyancourt* et *Le Christ-de-Saclay*.

Cette diversité s'explique par des marqueurs urbains distincts : l'évolution urbaine (leur histoire), la structure et la morphologie urbaines, le fonctionnement du quartier, l'accessibilité et le caractère.

Elle résulte également de besoins identifiés variés : la reconnexion de secteurs urbains fracturés par des ruptures urbaines ou infrastructurelles (*Bois-Colombes, Christ-de-Saclay, Drancy-Bobigny*, *Guyancourt*, *Massy-Palaiseau*), le renforcement d'une place centrale forte (*Bois-Colombes, Drancy-Bobigny*, *Les Grésillons*), la sauvegarde du patrimoine en péril (*Bois-Colombes*, *Drancy-Bobigny*, *Les Grésillons*) ou le renforcement des équipements publics (*Drancy-Bobigny*, *Les Grésillons*, *Massy-Palaiseau*).

En raison de cette diversité et du respect de l'identité unique qui définit chaque territoire, il est indispensable d'apporter une réponse adaptée à chacun.

6

LE QUARTIER DE DRANCY-BOBIGNY : VERS LA STRATÉGIE DE DENSIFICATION 185

6.1 CHOIX DU QUARTIER ET DU SITE

Cette dernière étape d'analyse vise à examiner les perspectives et les besoins futurs qui peuvent orienter et structurer le projet de densification. L'objectif est d'identifier les ressources, les dynamiques et les opportunités sur lesquelles le projet doit s'appuyer afin de répondre efficacement aux besoins évolutifs du quartier.

6.1.1 Drancy – Bobigny : un quartier aux ressources nombreuses mais fragmentées

Le quartier retenu est celui situé autour de la gare de Drancy-Bobigny. Deux raisons majeures ont mené à ce choix.

La première concerne la configuration même du quartier, à savoir sa morphologie. La place des infrastructures à proximité immédiate de la future gare génère des ruptures urbaines fracturant le quartier en plusieurs secteurs.

Située, au carrefour des limites communales de Bobigny et Drancy ainsi qu'à proximité de Pantin et d'Aubervilliers, la gare se trouve au cœur de multiples expansions urbaines menées au fil du temps. Plusieurs typologies bâties cohabitent sur le même territoire comme des secteurs pavillonnaires, plusieurs grands ensembles, des zones d'activités et des grands équipements publics.

Ces mutations urbaines n'ont pas permis de créer un territoire uni et cohérent. Au contraire, elles ont engendré un espace hétérogène et fragmenté.[1]

La deuxième raison concerne les centralités présentes sur le territoire. Plusieurs se distinguent : une à Drancy autour des avenues Jean Jaurès et Henri Barbusse, une à Bobigny à proximité de l'avenue Vaillant-Couturier, une à côté du Fort d'Aubervilliers, une autour de la gare de métro La Courneuve - 8 mai 1945 et une dernière autour de la future gare du GPE.

Cette dernière, bien que plus vaste que les autres, correspond à une polarité stratégique à grande échelle plutôt qu'à une échelle locale. Des équipements tels que l'hôpital Avicenne, le stade départemental de la Motte et l'IUT de Bobigny contribuent à façonner cette identité.

Quelques commerces implantés au sein des grands ensembles se caractérisent par leur vocation très locale, mais leur nombre restreint ne suffit pas à équilibrer l'image dominée par la présence des équipements publics.

De plus, la taille et la vocation des équipements contribuent à façonner une centralité fragmentée, où le concept même de centralité devient difficile à appréhender. À l'échelle du piéton, cette centralité reste imperceptible, celui-ci se retrouvant entouré d'équipements publics et d'activités économiques sans véritable cohérence spatiale.

Dans un rayon de 500 mètres autour de la gare, aucun lieu n'est spécifiquement dédié à la culture. Le seul équipement notable à proximité est l'ancienne gare de déportation de Bobigny, transformée en musée le 18 janvier 2023, désormais un haut lieu mémoriel.[2] (fig. 99)

En dehors de ce site, le territoire est très faiblement structuré par des équipements culturels. On n'y trouve ni bibliothèque, ni cinéma, ni théâtre. Les seules infrastructures établies sont une salle des fêtes, une salle communale, une médiathèque, toutes situées dans la cité Gaston Roulaud à Drancy.

Cette inaccessibilité à la culture créé un enclavement pour tout le quartier. Pourtant, la culture constitue un levier essentiel, à la fois pour l'épanouissement personnel et pour le développement collectif. Elle crée des espaces de partage, favorise les rencontres, renforce les liens sociaux, contribue à tisser une cohésion entre les habitants et réduit le sentiment d'isolement du territoire.

En somme, la nécessité de recréer des liens urbains entre les différents secteurs, de renforcer le poids de la centralité urbaine autour de la gare, ainsi que l'absence d'une

1 Voir analyse à propos du quartier aux chapitres 5.2.1 et 5.2.2

2 Voir analyse à propos du quartier au chapitre 4.1.3



Fig. 99 ↑

Localisation des équipements culturels
[Plan - 1:40000]

place publique forte et d'équipements culturels, ont motivé le choix de ce territoire pour le développement d'un projet de densification.

6.1.2 Le site retenu : les anciens établissements Repiquet

Choisir un quartier en fonction des besoins à satisfaire est essentiel. En réalité, tous les territoires analysés auraient pu être sélectionnés, car chacun présente, selon ses spécificités, des besoins particuliers à combler. Cependant, trouver un site capable de répondre efficacement à ces attentes reste un défi, surtout dans un territoire aussi dense et dynamique que la petite couronne.

Le site pouvant répondre aux besoins du quartier se trouve à proximité de la future gare. Il est situé dans une zone d'activité, au cœur du point de convergence des ruptures urbaines : l'autoroute A86, la voie ferrée de la grande ceinture, qui ne dessert pas le secteur, et l'avenue Henri Barbusse.

Cette zone d'activités existe depuis le début du XXème siècle. La carte industrielle de la Région parisienne de 1927, recense deux entreprise dans cette zone : les établissements Repiquet spécialisés en constructions mécaniques et les établissements Fortin spécialisés dans la fabrication de matériels électriques[3]. À cette époque, Bobigny n'était encore qu'un village peu étendu et entouré de champs cultivables. À la différence d'autres communes plus proches de Paris comme Pantin et Aubervilliers, Bobigny n'est pas une commune industrielle.

Aujourd'hui, ces entreprises ont disparu. Les établissements Repiquet ont été remplacés par l'entreprise ELM-Leblanc spécialisée dans les chaudières. À la suite de restructurations dans les années 1999, l'entreprise a décidé de concentrer ses activités sur son site de Drancy, toujours en activité et situé à proximité de la future gare[4]. Depuis, le site est occupé par un garage automobile dédié, entre autres, aux activités de mise en fourrière.

Une autre partie de la zone d'activités a été réaménagée par la Société des Grands Projets. Plusieurs entreprises y ont été démolies pour laisser place à une base de chantier. Cette base abrite un puits destiné à l'extraction du tunnelier ainsi qu'à la construction d'un ouvrage d'art, conçu pour assurer l'évacuation de secours en cas d'urgence.

Le site retenu se trouve à l'emplacement actuel d'un garage automobile. Cet équipement, en inadéquation avec le tissu urbain environnant, devrait être remplacé par un projet offrant un programme mieux adapté aux attentes et aux besoins des habitants. Une telle transformation permettrait de mieux intégrer le site dans son environnement immédiat, tout en répondant aux dynamiques sociales et urbaines du quartier. (fig. 100)

3

Paris Bibliothèques patrimoniales. *Carte industrielle de la région parisienne : 1927* [en ligne]. Disponible sur : https://bibliotheques-specialisees.paris.fr/ark:/73873/pf0000856602 [consulté le 23 novembre 2024].

4

L'Humanité, 15 novembre 1999. *Le cas similaire d'ELM-Leblanc* [en ligne]. Disponible sur : https://www.humanite.fr/social-et-economie/-/le-cas-similaire-delm-leblanc [consulté le 26 décembre 2024].



Fig. 100 ↑

Analyse de la vulnérabilité climatique du secteur de Drancy-Bobigny [Plan - 1:10000]

6.2 QUELLE VISION POUR LE QUARTIER DE DRANCY-BOBIGNY ?

Il est désormais important de s'interroger sur le futur du quartier. Avec l'arrivée de la gare, les pratiques et les habitudes au sein du quartier vont changer. Avant d'intégrer ces nouvelles dynamiques dans le projet de densification, il est essentiel d'évaluer la capacité du territoire à s'adapter aux enjeux climatiques et aux effets du réchauffement. Cette analyse permettra d'ajuster les pratiques en fonction de la vulnérabilité spécifique du site.

6.2.1 Drancy - Bobigny : un territoire vulnérable mais au fort pontentiel d'adaptation

Ce territoire, fortement urbanisé, présente une certaine vulnérabilité face aux aléas climatiques.

C'est notamment le cas des canicules. Leurs fréquences de plus en plus élevées, constituent un facteur de vulnérabilité croissant, amplifié par la formation d'îlots de chaleur. Ces derniers résultent de la morphologie urbaine, des matériaux utilisés et des conditions naturelles propres à la ville[1].

La population, en particulier les enfants et les personnes âgées, en subit directement les effets. La présence de la végétation permet d'atténuer ces effets, mais dans un territoire aussi urbanisé, sa présence reste limitée, avec seulement un quart du territoire couvert de végétation[2].

La majorité de la végétation du quartier se situe sur des propriétés privées, notamment dans le secteur pavillonnaire. En dehors de quelques arbres dans les jardins et d'arbres d'alignement atteignant une hauteur de 10 mètres, le reste de la végétation se compose essentiellement de plantes basses. Bien que la végétation basse soit moins efficace que les arbres, elle contribue tout de même à réduire la formation des îlots de chaleur. (fig. 100)

La végétation est aussi présente dans les parcs des grands ensembles. Celle-ci est plus haute que dans le secteur pavillonnaire. En cas de canicule, leur effet se fait principalement sentir pour les habitants des premiers étages, tandis que ceux résidant aux étages supérieurs restent exposés et ne bénéficient pas de cette protection.

Le parc situé au-dessus de l'autoroute A86, bien qu'il présente une végétation mixte composée de plantes hautes et basses, ne semble pas offrir un lieu propice pour se rafraîchir lors des journées de forte chaleur. La chaleur dégagée par les véhicules circulant sur l'autoroute et l'avenue adjacente au parc limite considérablement ces effets de rafraîchissement. Selon les données fournies par le satellite LANDSAT le 20 août 2010, la température au sol avoisinait les 31°C[3].

En revanche, l'endroit où la température est la plus faible est au niveau du stade départemental de la Motte où les grandes étendues d'herbes, d'arbres, ainsi que l'éloignement des bâtiments limitent la formation d'îlots de chaleur. Sur cette surface, l'étude révèle que la température au sol, ce même jour, variait entre 20 et 25°C.

La carte indique que seules quelques zones aggravent fortement l'effet « *vague de chaleur* ». Mais, ces espaces, dispersés à travers le territoire, ne constituent pas un phénomène généralisé[4]. (fig. 100)

En revanche, d'après une étude menée par l'Institut Paris Région, une majorité des espaces du territoire possèdent une note de vulnérabilité face à une vague de chaleur (allant 0-10), supérieure à 5/10[5]. (fig. 100)

D'autres facteurs climatiques peuvent impacter le territoire. C'est le cas des épisodes de pluies par la diminution de leur fréquence mais combinés à une intensité accrue, rendent certaines zones particulièrement vulnérables.
Aux abords de la gare de Drancy-Bobigny, ces impacts restent toutefois limités en raison de la topographie du site et de l'éloignement de tout cours d'eau naturel.

Même si les risques sont limités, ils doivent tout de même être pris en compte dans le cadre du projet de densification.

1

VALETTE Emmanuelle, CORDEAU, Erwan, 2010. *Les îlots de chaleur urbains. Répertoire de fiches connaissance*. Paris : IAU Île-de-France. Disponible sur : https://institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_774/Les_ilots_de_chaleur_urbains_REPERTOIRE.pdf. **Page 5**

2

APUR. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express* [en ligne], 2024. **Disponible sur :** https://www.apur.org/dataviz/observatoire-qg-gpe/ **[consulté le 13 août 2024].**

3

APUR. *Thermographie d'été* [en ligne], 2019. Disponible sur : https://www.apur.org/fr/geo-data/thermographie **[consulté le 20 décembre 2024].**

4

Zones appartenant à la classe d'intensité « *aggravation vague de chaleur* » 3/3. Source : L'institut Paris région, 19 mars 2024. *Potentiel solaire des toitures* [en ligne]. **Disponible sur :** https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/le-potentiel-solaire-des-toitures/information/ **[consulté le 20 décembre 2024].**

5

Zones appartenant à la classe d'intensité « *aggravation vague de chaleur* » 3/3. Source : L'institut Paris région, 19 mars 2024. *Potentiel solaire des toitures* [en ligne]. **Disponible sur :** https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/le-potentiel-solaire-des-toitures/information/ **[consulté le 20 décembre 2024].**



Fig. 101 ↑

Analyse de l'implantation du site choisi pour le projet de densification [Plan - 1:10000]

6.2.2 Réflexions globales autour du projet de densification

Après l'analyse du site de Drancy-Bobigny, il convient d'émettre des hypothèses de mise en œuvre du projet de densification.

Comme mentionné en introduction du travail théorique, ce projet de densification doit initier une nouvelle dynamique urbaine locale tout en préservant l'identité du territoire et en s'adaptant aux enjeux climatiques.

Le premier enjeux est d'engager une nouvelle dynamique urbaine et cela passe d'abord par le choix du site. Comme expliqué au chapitre précédent, celui-ci se trouve au cœur des ruptures urbaines et à la périphérie des deux communes de Drancy et Bobigny. Il constitue donc une formidable opportunité de reconnecter ces territoires et de les rendre plus attractifs.

Cela repose également sur le choix programmatique du projet. Celui-ci pourra prendre la forme d'un quartier mixte intégrant des habitations, des commerces de proximité et des équipements publics, ou se limiter uniquement à des équipements publics. Quels que soient les éléments intégrés, le projet doit impulser une nouvelle dynamique urbaine. Pour être efficace, le projet doit répondre aux besoins du quartier afin de susciter l'adhésion populaire et proposer une vision innovante qui rende le territoire plus attractif.

Le projet doit ensuite préserver et renforcer l'identité du quartier, définie à la fois par la diversité des tissus urbains résidentiels et par la présence d'un grand nombre d'équipements publics, principalement scolaires et sportifs.

Le respect de l'identité territoriale est un enjeu majeur pour l'acceptation du projet car il permet d'ancrer le projet dans le tissu urbain existant.

Le troisième enjeu consiste à préserver et à faire vivre la mémoire collective du lieu, en créant une sorte de palimpseste témoignant du passé industriel du quartier.

Cette zone d'activités, la première à s'urbaniser à Bobigny au XXème siècle, a vu disparaître toutes les usines et entreprises de l'époque. La présence de certains anciens bâtiments offre toutefois une opportunité précieuse pour redonner vie à ces lieux, certes sous une forme différente, mais toujours en lien avec leur histoire.

L'aspect durable et climatique sera au cœur du projet. Son implantation dans une zone en veille foncière permet de répondre aux besoins du quartier sans consommer de nouveaux sols, contribuant ainsi à limiter l'étalement urbain. Le projet réutilisera également, en partie, les anciens bâtiments industriels, réduisant ainsi la consommation de matériaux de construction.

En outre, des solutions seront intégrées pour atténuer les impacts des aléas climatiques, telles que des dispositifs limitant la formation d'îlots de chaleur ou des systèmes performants de collecte des eaux de pluie. Ces éléments seront pleinement intégrés à l'architecture du projet.

En somme, ce projet ambitionne de rétablir les liens entre les territoires environnants, là où les fractures urbaines les ont séparés.

Il devra rapprocher les secteurs urbains différents, unissant des zones longtemps isolées par des ruptures dans le tissu urbain ; rapprocher deux villes aux histoires distinctes mais face à un destin commun ; rapprocher des territoires plus vastes fracturés par les crises successives, en leur offrant un nouvel espace de vie, d'expression et de rencontres. Au-delà d'établir de nouvelles connexions physiques, le projet se veut être un lien fort entre le passé et l'avenir. Il symbolisera le dialogue entre la mémoire industrielle du site et la transition vers un quartier résolument tourné vers l'innovation.

7

CONCLUSION 195

Cet énoncé théorique, analysant les quartiers autour des futures gare du Grand Paris Express, a mis en évidence trois points essentiels : la complexité de la mise en oeuvre d'un tel projet d'infrastructure, la diversité des territoires traversés, et le défi de trouver un site adapté à un projet de densification. Ces enjeux ont été révélés grâce à une approche reposant sur une nouvelle méthode de sélection des quartiers.

Le Grand Paris Express incarne l'un des projets les plus ambitieux de l'État français, tant par son envergure que par sa portée stratégique.

Cependant, cette centralisation du projet se heurte à la pluralité des identités territoriales qu'il traverse, chacune marquée par des histoires et des dynamiques distinctes. Cette complexité, combinée aux attentes variées de la population locale, pose un défi considérable. Bien que le projet ambitionne de s'adapter aux particularités des territoires qu'il traverse, il doit également faire face aux transformations rapides de la société et à l'évolution continue de ses besoins, des éléments souvent difficiles à intégrer une fois le projet engagé.

Ce défi souligne les tensions inhérentes entre une vision d'ensemble, pensée à l'échelle métropolitaine, et les réalités locales, où l'attachement aux spécificités du territoire peut parfois générer des résistances.

L'analyse des territoires traversés par le Grand Paris Express a mis en lumière l'inadéquation d'une approche standardisée face à la diversité des besoins et des caractéristiques locales. Cette diversité, qui témoigne de la pluralité des identités territoriales, exige une adaptation fine des interventions.

Ainsi, chaque quartier a été analysé de manière spécifique plutôt que de façon générique.

En ce sens, le Grand Paris Express ne peut se limiter à être une infrastructure linéaire ; il doit devenir un catalyseur de transformations différenciées, capables de valoriser les spécificités locales. Cette prise en compte des singularités apparaît non seulement comme une nécessité, mais comme une condition indispensable pour garantir la pertinence et la durabilité des aménagements urbains.

Si l'identification des besoins à l'échelle des territoires semble relativement aisée, le véritable défi réside dans la localisation des sites potentiels des projets de densification. Dans un territoire marqué par une longue période d'urbanisation et des processus de renouvellement urbain fréquents, cette quête s'est avérée particulièrement complexe.

Ce défi a été relevé grâce à une nouvelle approche de classification, fondée sur une analyse multiscalaire et pluridisciplinaire, visant à classer les quartiers en fonction de l'ensemble de leurs caractéristiques urbaines distinctes, et non simplement à évaluer leur potentiel de densification.

La réussite du Grand Paris Express passera par sa capacité à répondre à ces défis, en s'inscrivant dans une logique de développement harmonieux et cohérent, tout en anticipant les mutations futures des territoires qu'il traverse.

Plusieurs entretiens, menés sur place et en ligne, ont permis d’approfondir la compréhension des territoires franciliens. Ces échanges ont révélé les spécificités et les enjeux propres à chaque territoire.

La diversité des intervenants, tels que des élus, des responsables d’urbanisme et des salariés d'entreprises publiques , a offert une vision élargie et des perspectives variées sur le projet du Grand Paris Express.

Parmi ces entretiens, seul un a été retranscrit dans l’énoncé théorique : une discussion avec Bianca BONNEAU, chargée de projet pour l’Établissement Public d’Aménagement de Paris-Saclay.

8.1 ENTRETIEN AVEC BIANCA BONNEAU

- Bianca BONNEAU
- Chargée de projets à l'Établissement Public d'Aménagements Paris-Saclay
- Entretien téléphonique
- Vendredi 10 janvier 2025
- 45 minutes

YL Pourriez-vous m'expliquer quel est le rôle de l'Établissement Public d'Aménagement de Paris-Sclay ?

BB L'Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay est un aménageur d'État opérant sur le territoire de Paris-Saclay, qui englobe deux départements, l'Essonne et les Yvelines, dans un périmètre défini par une Opération d'Intérêt National (OIN). Son rôle principal est de concevoir et de coordonner les projets d'aménagement en étroite collaboration avec les pouvoirs publics, notamment les communautés d'agglomération et les communes concernées.

Un aménageur intervient dès les phases initiales d'un projet, en participant à sa programmation, en réalisant les études environnementales nécessaires et en obtenant les autorisations pour construire. L'EPA Paris-Saclay travaille sur la planification globale, jusqu'à la livraison de terrains viabilisés aux promoteurs qui se chargent ensuite des constructions.

Le territoire d'intervention est fortement marqué par sa vocation de recherche et de développement, en particulier sur le plateau de Saclay, où se trouvent de grandes écoles et des entreprises majeures. L'objectif est de développer des quartiers mixtes intégrant des logements familiaux, des résidences étudiantes et des équipements variés. Les principaux sites d'aménagement incluent Moulon, Guyancourt, le Christ de Saclay et Versailles Satory. Une attention particulière est accordée à la préservation des zones agricoles et naturelles du plateau de Saclay, un espace agricole stratégique pour l'Île-de-France.

YL Quel est votre rôle au sein de l'EPA Paris-Saclay ?

BB Je suis chargée de projet au sein de l'EPA Paris-Saclay, un poste que j'occupe depuis environ quatre mois. Mon travail consiste à soutenir le chef de projet sous la direction de la directrice de l'aménagement. Cela inclut notamment la définition des procédures et l'articulation des projets avec les différents acteurs impliqués.

YL Quelle est l'origine de la ZAC de Guyancourt ou l'événement qui a motivé ce projet de quartier ?

BB La création de la ZAC de Guyancourt a été motivée par le départ de l'entreprise Thalès et par la construction de la ligne 18 du Grand Paris Express (GPE). Mais c'est surtout ce projet qui a pousser pour la création de la ZAC. Cela a donné l'impulsion nécessaire pour concevoir un nouveau quartier autour de la future gare. L'idée est de structurer un espace urbain autour de cette gare, en adoptant une logique d'optimisation du foncier urbain, pour limiter la consommation d'espaces naturels. Ce projet couvre une surface de 64 hectares et se situe à proximité du Technocentre de Renault.

YL Ce projet vise-t-il également à connecter la zone économique aux zones résidentielles ?

BB Absolument. L'objectif est d'articuler les différents quartiers environnants, notamment le Technocentre, les quartiers de la Bretonnière, de Villaroy et de l'Europe, afin d'éviter toute discontinuité entre ces espaces.

De plus, ce projet, implanté sur une ancienne friche industrielle de Thalès, conserve certains bâtiments historiques comme les « *Halles Piano* ». Une démarche d'urbanisme transitoire a également été initiée, avec un appel à projets en cours pour activer le site avant son aménagement définitif. D'ici 2026, ces espaces devraient accueillir des activités économiques, des points de restauration et d'autres initiatives visant à tester les usages futurs du quartier.

YL Y a-t-il eu des phases de concertation dans lesquelles la population a pu exprimer ses avis ?

BB Oui, une concertation importante a été menée pendant trois ans. Elle a inclus des ateliers, des balades urbaines et des moments d'échanges pour recueillir l'avis des participants.

YL Des oppositions ont-elles été soulevées par les habitants lors de ces phases de consultations ou de manière générale ?

BB Non, il n'y a pas eu d'oppositions particulières, notamment parce que le terrain concerné était vacant.

YL Quels sont les principaux acteurs impliqués dans la conception et la réalisation de la ZAC ?

BB Les acteurs publics jouent un rôle clé, notamment la communauté d'agglomération, la commune et l'EPA Paris-Saclay, avec des interactions régulières avec les communes voisines comme Voisins-le-Bretonneux. Pour l'instant, les acteurs privés ne sont pas encore intervenus. Leur implication est prévue dans une seconde phase, lorsque l'EPA libérera les terrains pour la création de la ZAC.

YL Quels usages sont prévus dans le quartier et en quelles proportions ?

BB Le projet inclut des logements sociaux, des résidences étudiantes (publiques et privées), ainsi que des logements familiaux. Une part importante sera dédiée aux activités économiques, notamment dans les secteurs de la recherche et des technologies à forte valeur ajoutée.

En parallèle, un groupe scolaire et des commerces seront intégrés pour répondre aux besoins des habitants. Ces éléments sont encore en discussion avec la communauté d'agglomération et la commune pour affiner les proportions.

YL Les résidences étudiantes seront-elles destinées aux universités de Saint-Quentin ou aux grandes écoles de Paris-Saclay ?

BB Oui, mais elles pourront également accueillir des étudiants d'une nouvelle école ou université qui devrait voir le jour directement dans la ZAC. La programmation précise reste à définir.

YL L'accessibilité et la connexion avec la gare sont-elles pleinement intégrées au projet ?

BB La gare sera située au cœur du quartier, en tant que point central. La Société du Grand Paris (SGP) est maître d'œuvre pour la gare, tandis qu'un pôle multimodal est porté par l'agglomération pour organiser les mobilités. Ce pôle facilitera les correspondances entre les lignes de bus existantes, auxquelles s'ajoutera un parking relais (P+R) géré par Île-de-France Mobilités.

YL Quelles sont les prévisions de livraison du quartier ?

BB Les premiers lots devraient être livrés en 2027-2028, tandis que la gare est prévue pour 2030. La mise en service de la gare en 2030 permettra au quartier d'atteindre sa maturité avec l'ouverture de la ligne 18.

LIVRES / CHAPITRES

ALBA, Dominique, YVIN, Philippe, LEBLANC, Gilles, 2017. *L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express 2014-2017 : Révéler l'existant pour préparer l'avenir*. Paris : APUR, Société du grand Paris. ISBN : 978-2-36089-014-9

BITTNER, R., 2010. Urbane Identitäten: Wirklichkeit oder Wunschvorstellung. Dans : SCHRÖDER, T. (dir.). *Identität bauen. Positionen zum Wesen unserer gebauten und gelebten Umwelt*. 1ère édition. Berlin : Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

CLERVAL, Anne, WOJCIK, Laura, 2024. *Les naufragés du Grand Paris Express*. Paris : La Découverte. Zones. ISBN : 978-2-35522-225-2

DETAVERNIER, Pauline, 2023. *Le marcheur de la gare, une architecture des corps*. Genève : MétisPresses. Vues-Densemble. ISBN : 978-2-940711-29-1

DEVILLERS Christian, EVO, Marie, 2013. Pôles-Réseaux-Territoires : aménager le Grand Paris à partir de ses bassins de vie. Dans : LEMOINE, Bertrand (dir.), 2013. *Habiter le Grand Paris*. Paris : Archibooks + Sautereau Éditeurs. ISBN : 978-2-35733-273-7

EFFOSSE, Sabine, 2003. Le logement dans l'immédiat après-guerre : une priorité secondaire, 1945-1949. Dans : *L'invention du logement aidé en France*. Vincennes : IGPDE. DOI : https://doi.org/10.4000/books.igpde.1764

HERVIEU, Jules, 1903. *Le chemin de fer métropolitain municipal de Paris : description du réseau général - lignes en exploitation, type des ouvrages, usines et sous-stations électriques - résultats de l'exploitation des lignes en service*. Paris : Librairie Polytechnique Ch. Béranger

HUGRON, Jean-Philippe, RAVANEL, Luciana (dir.), 2022. *Massy Vilmorin, nature, ville et paysage*. 3ème édition. Paris : AAM-Ante Prima Éditions. ISBN : 978287143-411-5

JOLLIFFE, Ian, 2002. *Principal Component Analysis, Second Edition*. 2ème édition. New York : Springer. Springer series in statistics. ISBN : 978-0-387-95442-4

LATERRASSE, Jean, 2019. *Transport et urbanisme : la ville en quête de développement soutenable*. Londres : ISTE Editions. Sciences, société et nouvelles technologies. ISBN : 978-1-78405-560-8

LEMOINE, Bertrand (dir.), 2013. *Habiter le Grand Paris*. Paris : Archibooks + Sautereau Éditeurs. ISBN : 978-2-35733-273-7

Sous la direction de MENDES Georgina, PEYRON Julien (Société du Grand Paris), CHEVALLIER Estelle (Île-de-France Mobilités), TRÉVELO Pierre Alain, VIGER-KOHLER Antoine (TVK), 2019. *Places du Grand Paris, Principes de conception pour les espaces publics du Grand Paris Express*. 1ère édition. Paris : Société du Grand Paris, Île-de-France Mobilités. ISBN : 978-2-11-155739-0

MERLIN, Pierre, 1982. *Les transports à Paris et en Île-de-France*. Paris : La Documentation française. Notes et études documentaires

MERLIN, Pierre, 1991. *L'urbanisme*. Paris : Presses Universitaires de France. Que sais-je ?. ISBN : 978-2-7154-1049-7

MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise, 2015. *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. 7ème édition. Paris : Presses Universitaires de France. Quadrige. ISBN : 978-2-13-063068-5

RAMBERT, Francis (dir.), 2023. *Métro ! Le Grand Paris en mouvement [exposition, Paris, Cité de l'architecture et du patrimoine, 8 novembre 2023-2 juin 2024]*. Paris : Réunion des Musées Nationaux, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0

PANERAI, Philippe, 2008. *Paris Métropole : formes et échelles du Grand-Paris*. Paris : Éditions de la Villette. ISBN : 978-2-91-545639-4

Préfecture du Département de la Seine, Ville de Paris, 1919. *Programme du concours ouvert pour l'établissement du plan d'aménagement et d'extension de Paris*. Paris : Imprimerie Chaix

REY, Emmanuel, LUFKIN, Sophie, 2015. *Des friches urbaines aux quartiers durables*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes. Le savoir suisse. ISBN : 978-2-88915-141-7

SÉDILLOT, Béatrice (dir.), 2023. *Déplacements domicile-travail : des émissions de gaz à effet de serre très variables selon les territoires*. Édition 2023. Paris : Service des Données et Études Statistiques (SDES). ISSN : 2557-7580

SÉDILLOT, Béatrice (direction), 2024. *Chiffres clés des transports*. Édition 2024. Paris : Service des Données et Études Statistiques (SDES). ISSN : 2557-7580

ÉTUDES / RAPPORTS

APUR. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express* [en ligne], 2024. [consulté le 13 août 2024] Disponible sur : https://www.apur.org/data-viz/observatoire-qg-gpe/

APUR. *Thermographie d'été* [en ligne], 2019. [consulté le 20 décembre 2024] Disponible sur : https://www.apur.org/fr/geo-data/thermographie

BOURLON, André-marie (dir.), 2004. *Déplacements dans les villes Européennes*. Étude. Urbanisme. Paris : APUR. Disponible sur : https://www.apur.org/sites/default/files/documents/156.pdf

Institut Paris Région, 2020. *Zéro artificialisation nette, un défi sans précédent*. Note rapide. Paris : Institut Paris Région. Disponible sur : https://www.institutparisregion.fr/

JANKEL, Stéphanie, PELLOUX, Patricia (dir.), 2019. *Mutation dans les quartiers de gare du Grand Paris Express*. Étude. Urbanisme. Paris : APUR. Disponible sur : https://www.apur.org/sites/default/files/mutations_quartiers_gare_grand_paris_express_tome_1.pdf?token=tdSe5qRN

LABASSE, Alexandre, PELLOUX, Patricia (dir.), 2023. *Mixité sociale et ségrégation dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, quelles dynamiques depuis 2010 ?* (Note n°234). Étude. Urbanisme. Paris : APUR. Disponible sur : https://www.apur.org/fr/nos-travaux/mixite-sociale-segregation-quartiers-gare-grand-paris-express-dynamiques-2010

Ldh/EHESS/Cassini. *Notice communale* [en ligne]. [consulté le 26 déc. 2024] Disponible sur : http://cassini.ehess.fr/fr/html/fiche.php?select_resultat=2939

PELLOUX, P. (dir.), 2015. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris : Analyse croisée des quartiers de gare de la ligne 14*. Urbanisme. Paris : APUR. Page 10. Disponible sur : https://www.apur.org/dataviz/observatoire-qg-gpe/

PELLOUX, Patricia (dir.), 2021. *Évolution des mobilités dans le Grand Paris : Tendances historiques, évolutions en cours et émergentes*. Étude. Urbanisme. Paris : APUR. Disponible sur : https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-mobilites-grand-paris-tendances-historiques-evolutions-cours-emergentes#:~:text=Ce%20sont%20169%20nouvelles%20gares,à%20moins%20de%202%20km

Rapport de la Chambre régionale des comptes d'Île-de-France, Mars 2024. *La politique d'aménagement sur le territoire du Grand Paris*. Rapport d'information. Noisiel : Chambre régionale des comptes d'Île-de-France. Disponible sur : https://www.ccomptes.fr/fr/publications/la-politique-damenagement-sur-le-territoire-du-grand-paris

VALETTE Emmanuelle, CORDEAU, Erwan, 2010. *Les îlots de chaleur urbains. Répertoire de fiches connaissance*. Paris : IAU Île-de-France. Disponible sur : https://institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_774/Les_ilots_de_chaleur_urbains_REPERTOIRE.pdf

ARTICLES / REVUES

CREPIN, Sylvie, DESSEMME, Christine, GAYDON, Émile, MORNET, Michèle (Archives-Documentation de Bois-Colombes). *Des quotidiens bouleversés par la guerre [exposition, Bois-Colombes, 5 novembre - 1er décembre 2018]* [en ligne], 2018. [consulté le 23 déc. 2024] Disponible sur : https://www.bois-colombes.fr/wp-content/uploads/2023/12/catalogue_expo_quotidiens_bouleverses_1WW_2018.pdf

Chroniques d'Architecture, 2021. *À Aubervilliers, la Maladrerie : miracle architectural en péril* [en ligne]. [consulté le 20 déc. 2024] Disponible sur : https://chroniques-architecture.com/a-aubervillliers-la-maladrerie-miracle-architectural-en-peril/

FERNANDEZ, Vanessa, VAN DAMME, Évelyne, CARROUX, Hélène, 2018. Préfecture contre hôtel de ville ? La création du centre-ville de Bobigny, 1965-1980. *In Situ, revue des patrimoines*. 2018, n°34. DOI : 10.4000/insitu.16014

FOURCAUT, Annie, 2006. Les grands ensembles ont-ils été conçus comme des villes nouvelles ? *Histoire urbaine*. 2006/3 n°17, 7-25. DOI : 10.3917/rhu.017.0007

La gazette des communes (NÉAU, Cédric), 2014. *Grand Paris Express : une bataille politique, une victoire pour la banlieue* [en ligne].[consulté le 23 déc. 2024] Disponible sur : https://www.lagazettedescommunes.com/

Le Monde, 2017. *Pierre Merlin : « Le Grand Paris Express, erreur du siècle »* [en ligne].[consulté le 23 déc. 2024] Disponible sur : https://www.lemonde.fr/

Le Monde, 7 novembre 2019. *EuropaCity : le projet de mégacomplexe définitivement abandonné* [en ligne]. [consulté le 10 janvier 2025] Disponible sur : https://www.lemonde.fr/

Le Monde, 28 mai 2024. *Près de 9,7 millions d'habitants d'Île-de-France sont exposés à une pollution sonore et atmosphérique qui « excèdent fortement » les recommandations de l'OMS* [en ligne]. [consulté le 10 déc. 2024] Disponible sur : https://www.lemonde.fr/

Le Moniteur, 2007. *Peut-on toucher à la cité des Courtillières à Pantin ?* [en ligne]. [consulté le 20 déc. 2024] Disponible sur : https://www.lemoniteur.fr/

Le Moniteur, 2014. *Henri Prost, l'invention du Grand Paris* [en ligne]. [consulté le 20 décembre 2024] Disponible sur : https://www.lemoniteur.fr/article/henri-prost-l-invention-du-grand-paris.1452284

Le Parisien. *Hauts-de-Seine : neuf villes sanctionnées pour ne pas avoir assez construit de logements sociaux* [en ligne]. [consulté le 28 novembre 2024] Disponible sur : https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/

Le Parisien, 2022. *Grand Paris : Asnières reprend le projet de rénovation de la gare Lisch, abandonné par « Inventons la Métropole »* [en ligne]. [consulté le 23 déc. 2024] Disponible sur : https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/

Le Parisien, 16 octobre 2024. *« Le projet devient vraiment concret » : aux écuries Richelieu à Gennevilliers, c'est enfin le début des travaux* [en ligne].[consulté le 23 déc. 2024] Disponible sur : https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/

L'Humanité, 15 novembre 1999. *Le cas similaire d'ELM-Leblanc* [en ligne]. [consulté le 26 décembre 2024] Disponible sur : https://www.humanite.fr/social-et-economie/-/le-cas-similaire-delm-leblanc

Massy en poche, 2013. *Histoire de Massy* [en ligne].[consulté le 22 déc. 2024] Disponible sur : http://grcdata.localeo.fr/massy/spip.php?article166

PADEIRO, Miguel, 2009. Prolongements du métropolitain et occupation du sol en banlieue parisienne. *Flux, Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires*. 2009/1, n°75, 42-56. DOI : 10.3917/flux.075.0042

RÉVILLON, Yves, MOREAU, Auguste (dir.), 2021. *Célébrons cette année les 20 ans du marché. Le journal de Bois-Colombes*. Hors-série. [en ligne]. [consulté le 23 déc. 2024] Disponible sur : https://www.bois-colombes.fr/ville-attractive/patrimoine-et-histoire/un-peu-dhistoire/

Revue politique et parlementaire (CANTAL-DUPART, Michel, BACHELAY, Alexis), 16 avril 2020. *De la banlieue rouge au Grand Paris : 180 ans d' « histoires », en quête d'une gouvernance métropolitaine* [en ligne].[consulté le 20 nov. 2024] Disponible sur : https://www.revuepolitique.fr/de-la-banlieue-rouge-au-grand-paris-180-ans-d-histoires-en-quete-dune-gouvernance-metropolitaine/

ROUDIER, Émilie, AVIDE, Élise, 2024. De la doctrine à la conception : comment les gares du Grand Paris Express renouvellent (ou pas) la fabrique urbaine ?. *Flux, cahiers scientifiques internationaux réseaux et territoires*. 2024/4, publications anticipées, I à XX. DOI : 10.3917/flux1.pr1.0006

TRIBILLON, Jean-François, 2023. Les paradoxes du Grand Paris Express. *Multitudes*. 2023/1, n°90, 44-49. DOI : 10.3917/mult.090.0044

SITES INTERNET

Archives et patrimoine de Gennevilliers, 2019. *Quelques repères de l'histoire de la ville* [en ligne].[consulté le 23 décembre 2024] Disponible sur : https://archives.ville-gennevilliers.fr/histoire-et-patrimoine/quelques-reperes-de-lhistoire-de-la-ville

Archives et patrimoine de Gennevilliers, 2019. *Le passé ouvrier* [en ligne]. [consulté le 23 déc. 2024] Disponible sur : https://archives.ville-gennevilliers.fr/histoire-et-patrimoine/le-passe-ouvrier

Aulnay-sous-Bois. *Val Francilia* [en ligne]. [consulté le 28 nov. 2024] Disponible sur : https://www.aulnay-sous-bois.fr/grands-projets/val-francilia/

Association régionale des Cités-jardins d'Île-de-France, 2019. *Cité-jardin de Gennevilliers* [en ligne].[consulté le 23 décembre 2024] Disponible sur : https://www.citesjardins-idf.fr/cites-jardins-adherentes/cite-jardins-de-gennevilliers/

Bobigny. *Bobigny Cœur de Ville : métamorphose de l'actuel centre commercial* [en ligne]. [consulté le 27 novembre 2024] Disponible sur : https://www.bobigny.fr/connaitre-bobigny/grands-projets-un-territoire-en-mouvement-1206.html

BASE. *Parc Pompidou, un site actif dans la transformation du quartier et acteur de l'expression d'une identité urbain nouvelle* [en ligne]. [consulté le 26 décembre 2024] Disponible sur : https://www.baseland.fr/projets/bois-colombes-parc-pompidou/

CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). *La zone d'aménagement concerté* [en ligne], 14 avril 2022. [consulté le 29 novembre 2024] Disponible sur : https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/la-zone-damenagement-concerte-zac

Commissariat à l'Énergie Atomique. *Paris-Saclay* [en ligne]. [consulté le 10 janvier 2025] Disponible sur : https://www.cea.fr

Établissement Public d'Aménagement - Paris-Saclay. *Quartier de Satory Ouest* [en ligne].[consulté le 27 novembre 2024] Disponible sur : https://epa-paris-saclay.fr/le-territoire/quartier-de-satory-ouest/

EPA - Paris-Saclay. *En route vers la création de la ZAC « Gare de Guyancourt - Saint-Quentin » !* [en ligne].[consulté le 27 novembre 2024] Disponible sur : https://epa-paris-saclay.fr/actualites-et-decryptages/toutes-nos-publications/en-route-vers-la-creation-de-la-zac-guyancourt/

Guyancourt. *Histoire de Guyancourt* [en ligne].[consulté le 21 déc. 2024] Disponible sur : https://www.ville-guyancourt.fr/vivre-a-guyancourt/histoire-et-patrimoine/histoire-de-guyancourt/

Île Seguin - Rives de Seine, SPL Val de Seine Aménagement. *Île Seguin : de l'île industrielle à l'île créative, numérique et durable* [en ligne].[consulté le 20 nov. 2024] Disponible sur : https://www.ileseguin-rivesdeseine.fr/fr/lile-seguin

La preuve par 7, 2019. *Maison des projets-La halle des Grésillons* [en ligne]. [consulté le 23 décembre 2024] Disponible sur : https://lapreuvepar7.fr

Musée de la ville de Saint-Quentin-en-Yvelines, 2021. *Le patrimoine à Saint-Quentin-en-Yvelines* [en ligne]. [consulté le 21 décembre 2024] Disponible sur : https://museedelaville.sqy.fr/fr/le-patrimoine-saint-quentin-en-yvelines

Plaine Commune. *Grands projets urbains : Six Routes* [en ligne]. [consulté le 27 novembre 2024] Disponible sur : https://plainecommune.fr/projets/grands-projets-urbains/six-routes/

Préfet de la Seine-et-Marne. *Les services de l'État en Seine-et-Marne* [en ligne]. [consulté le 29 novembre 2024] Disponible sur : https://www.seine-et-marne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Habitat-et-renovation-urbaine/Renovation-urbaine/Les-etapes-d-un-projet-de-renovation-urbaine/L-elaboration-d-un-Projet-de-Renovation-Urbaine-PRU

Préfet de la région Île-de-France, 2015. *La désindustrialisation et le renouvellement urbain* [en ligne]. [consulté le 10 décembre 2024] Disponible sur : https://www.paysages.hauts-de-seine.developpement-durable.gouv.fr/

Quartier Atlantis. *Massy-Atlantis : la transformation d'une ancienne zone industrielle en un quartier urbain mixte* [en ligne].[consulté le 23 décembre 2024] Disponible sur : https://www.quartier-atlantis.fr/nos-projets/histo-rique-du-quartier-atlantis/

Renault Group. Technocentre [en ligne]. [consulté le 21 déc. 2024] Disponible sur : https://www.renaultgroup.com/groupe/implantations/technocentre

SADEV 94, Paris Saclay Cancer Cluster. *Campus Grand Parc* [en ligne]. [consulté le 26 novembre 2024] Disponible sur : https://www.campusgrandparc.com/fr

Ville de Bois-Colombes. *Patrimoine architectural* [en ligne]. [consulté le 23 décembre 2024] Disponible sur : https://www.bois-colombes.fr/ville-attractive/patrimoine-et-histoire/patrimoine-architectural/

LISTE DES FIGURES

1. LEFEBVRE, Yann. *Extension de la ligne 14* [Plan simplifié], 2024 - Source : Hektor, *Grand Paris Express* [en ligne]. Disponible sur : https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Fichier:Grand_paris_express.svg

2. IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Quartiers de la ligne 14.* [Image satellite - 1:15000], 2023. Disponible sur : https://geoservices.ign.fr/services-web-experts-ortho (consulté le 20 octobre 2024).

3. LEFEBVRE, Yann. *Future ligne 15* [Plan simplifié], 2024 - Source : Hektor, *Grand Paris Express* [en ligne]. Disponible sur : https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Fichier:Grand_paris_express.svg

4. IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Quartiers de la ligne 15.* [Image satellite - 1:15000], 2023. Disponible sur : https://geoservices.ign.fr/services-web-experts-ortho (consulté le 20 octobre 2024).

5. LEFEBVRE, Yann. *Future ligne 16* [Plan simplifié], 2024 - Source : Hektor, *Grand Paris Express* [en ligne]. Disponible sur : https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Fichier:Grand_paris_express.svg

6. IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Quartiers de la ligne 16.* [Image satellite - 1:15000], 2023. Disponible sur : https://geoservices.ign.fr/services-web-experts-ortho (consulté le 20 octobre 2024).

7. LEFEBVRE, Yann. *Future ligne 17* [Plan simplifié], 2024 - Source : Hektor, *Grand Paris Express* [en ligne]. Disponible sur : https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Fichier:Grand_paris_express.svg

8. IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Quartiers de la ligne 17.* [Image satellite - 1:15000], 2023. Disponible sur : https://geoservices.ign.fr/services-web-experts-ortho (consulté le 20 octobre 2024).

9. LEFEBVRE, Yann. *Future ligne 18* [Plan simplifié], 2024- Source : Hektor, *Grand Paris Express* [en ligne]. Disponible sur : https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Fichier:Grand_paris_express.svg

10. IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Quartiers de la ligne 18.* [Image satellite - 1:15000], 2023. Disponible sur : https://geoservices.ign.fr/services-web-experts-ortho (consulté le 20 octobre 2024).

11. LEFEBVRE, Yann. *Réseau ferroviaire francilien* [Plan de la Région Île-de-France], 2024 - Source : P.poschadel, 27 novembre 2012. *Réseau Transilien Île-de-France - carte de synthèse* [en ligne]. Disponible sur : https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Fichier:Transilien,_carte_de_synthèse.svg

12. RAMBERT, Francis (dir.), 2023. Métro ! *Le Grand Paris en mouvement, Paris, du 8 novembre 2023 au 2 juin 2024. Paris : Réunion des Musées Nationaux*, 288. ISBN : 978-2-7118-8001-0. Pages 16-17

13. D'YLEN, Jean. *Cottin et Desgouttes, l'avion de la route* [affiche], 1926. Bibliothèque Nationale de France. Disponible sur : https://gallica.bnf.fr (consulté le 23 décembre 2024).

14. Yann LEFEBVRE. *Construction de la ligne 18 à proximité du Commissariat à l'Énergie Atomique* [Photographie], Décembre 2024.

15. LEFEBVRE, Yann. *Résumé de l'approche méthodologique* [Schéma de principe], 2024.

16. -

17. LEFEBVRE, Yann. *Évolution du réseau métropolitain parisien de sa création à aujourd'hui* [Plan simplifié], 2024. - Source : Pmx, *Plan du métro de Paris en repectant les proportions géographiques* [en ligne], 2007. Disponible sur : https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Fichier:Paris_Metro_map.svg

18. Agence de presse Rol. Agence photographique de presse. *Marché aux fleurs, 4-3-07 [travaux de construction du métro]* [Photographie], 1907. Bibliothèque Nationale de France. Disponible sur : https://gallica.bnf.fr (consulté le 25 août 2024).

19. [Non identifié]. *Bouche d'accès de la station de métro "Pont de Sèvres", 15ème arrondissement, Paris. 26 janvier 1934* [Photographie], 26 janvier 1934. CC0, Musée Carnavalet, Histoire de Paris. Disponible sur : https://www.parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/ (consulté le 23 août 2024).

20. Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris* [Schéma directeur], 1965. Institut Paris Région. Disponible sur : https://www.institutparisregion.fr/documents-historiques-de-reference/schema-directeur-damenagement-et-durbanisme-de-la-region-de-paris-sdaurp/ (consulté le 28 novembre 2024).

21. Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. *Schéma directeur de la région Île-de-France* [Schéma directeur], 2013. Institut Paris Région. Disponible sur : https://www.institutparisregion.fr/planification/ile-de-france-2030/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif/ (consulté le 28 novembre 2024).

22. LEFEBVRE, Yann. *Densité cumulée de population et d'emplois salariés par quartier* [Analyse statistique], 2024 - Source : APUR. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express* [en ligne], 2024. [consulté le 13 août 2024] Disponible sur : https://www.apur.org/dataviz/observatoire-qg-gpe/

23. LEFEBVRE, Yann. *Nombre et répartition urbaine des équipements publics dans un rayon de 500 mètres* [Analyse cartographique - 1:20000], 2024. Sources : Ministère de l'Éducation Nationale, 23 septembre 2019. *Adresse et géolocalisation des établissements d'enseignement du premier et second degrés* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/les_etablissements_d_enseignement_des_1er_et_2d_degres_en_idf/ [consulté le 29 septembre 2024] ; Ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation (Base centrale des établissements : SISE), 31 octobre 2017. *Implantations des établissements d'enseignement supérieur publics* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/implantations-des-etablissements-denseignement-superieur-publics/ [consulté le 29 septembre 2024] ; Ministère des sports, 01 octobre 2024. *Recensement des équipements sportifs, espaces et sites de pratiques* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/recensement-des-equipements-sportifs/information/ [consulté le 01 octobre 2024] ; Centre national du cinéma et de l'image animée, 06 décembre 2021. *Les salles de cinéma en Île-de-France* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/les_salles_de_cinemas_en_ile-de-france/information/ [consulté le 01 octobre 2024] ; Région Île-de-France, 14 juin 2013. *Liste des établissements publics Culture* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/liste_des_etablissements_publics_culture/information/ [consulté le 01 octobre 2024] ; Région Île-de-France, 22 juillet 2024. *Sites labellisés Patrimoine d'intérêt régional* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/sites-labellises-patrimoine-dinteret-regional/information/ [consulté le 01 octobre 2024] ; MOTif, 10 octobre 2014. *Cartes des bibliothèques et médiathèques* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/carte-des-bibliotheques/information/ [consulté le 01 octobre 2024] ; Région Île-de-France, 27 septembre 2024. *Centres de soins en Île-de-France* [en ligne]. Disponible sur : https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/centres-de-soins-en-ile-de-france-idf/ [consulté le 01 octobre 2024].

24. *Répartition urbaine des activités* [Analyse cartographique - 1:20000] - Source : Fichiers fonciers enrichis (CEREMA), 31 janvier 2024. *Type de logements* [en ligne]. Disponible sur l'Observatoire National des Bâtiments : https://app.urbs.fr/onb/map [consulté le 21 novembre 2024].

25. LEFEBVRE, Yann. *Répartition des espaces publics extérieurs dans un rayon de 500 mètres* [Analyse cartographique - 1:20000], 2024 - Sources : L'Institut Paris Region, 07 février 2023. *Espaces verts et boisés surfaciques, ouverts ou en projets d'ouverture au public d'Île-de-France* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/espaces-verts-et-boises-surfaciques-ouverts-ou-en-projets-douverture-au-public/ [consulté le 03 octobre 2024] ; L'Institut Paris Region, 22 novembre 2023. *Espaces publics en Île-de-France* [en ligne]. Disponible sur : https://data-iau-idf.opendata.arcgis.com/datasets/iau-idf::espaces-publics-en-île-de-france/about [consulté le 03 octobre 2024] ; L'Institut Paris Region, 16 février 2021. *Bois, espaces naturels et espaces verts et de loisirs existants de la Région Île-de-France inscrits sur la CDGT du Sdrif approuvé par décret le 27 décembre 2013* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/bois-espaces-naturels-et-espaces-verts-et-de-loisirs-existants-de-la-region-ile-/information/ [consulté le 03 octobre 2024].

26. LEFEBVRE, Yann. *Répartition des quartiers selon le degré de mixité sociale et le revenu mensuel moyen disponible par unité de consommation* [graphique], 2024.

27. LEFEBVRE, Yann. *Connexion entre les gares du Grand Paris Express et les transports en commun existant et l'aire accessible en 45 min* [Analyse cartographique - 1:20000], 2024 - Source : PELLOUX, Patricia (dir.), 2021. *Évolution des mobilités dans le Grand Paris : Tendances historiques, évolutions en cours et émergentes*. Étude. Urbanisme. Paris : APUR. Disponible sur : https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-mobilites-grand-paris-tendances-historiques-evolutions-cours-emergentes#:~:text=Ce%20sont%20169%20nouvelles%20gares,à%20moins%20de%202%20km

28. LEFEBVRE, Yann. *Répartition des types de friches ou d'espaces potentiels disponibles dans un rayon de 500 mètres autour des gares* [Analyse cartographique - 1:20000], 2024 - Sources : L'Institut Paris Région, 04 juillet 2023. *Projets d'aménagement en Île-de-France* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/projets-damenagement-en-ile-de-france/ [consulté le 13 octobre 2024] ; Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), 04 octobre 2024. *Sites référencés dans Cartofriches* [en ligne]. Disponible sur : https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/sites-references-dans-cartofriches/ [consulté le 04 octobre 2024].

29. LEFEBVRE, Yann. *Classification des groupes de quartiers par l'analyse par composante principale (ACP)* [Dendogramme], 2024

30. LEFEBVRE, Yann. *Regroupement des quartiers de gare par typologie suite à la phase de classification* [Tableau], 2024.

31. [Non identifié]. *[s.n]* [photographie aérienne], 1948. IGN. Disponible sur : https://remonterletemps.ign.fr/telecharger/?lon=2.691368&lat=48.829498&z=13.8&layer=pva&year=1948 (consulté le 08 janvier 2025).

32. ELD. Bobigny - *Vue de la gare* [Carte postale], 1905-1918. Archives Départementales de la Seine-Saint-Denis. Disponible sur : https://archives.seine-saintdenis.fr/n/archives-en-ligne/n:140 (consulté le 28 novembre 2024).

33. Raymon Éditions. *Bobigny - Église Saint-André (et cité Karl Marx)* [Carte postale], 1960-1985. Archives Départementales de la Seine-Saint-Denis. Disponible sur : https://archives.seinesaintdenis.fr/n/archives-en-ligne/n:140 (consulté le 28 novembre 2024).

34. LEFEBVRE, Yann. *Analyse du tissus urbain autour de la gare de Drancy-Bobigny* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : *Fichiers fonciers enrichis (CEREMA)*, 31 janvier 2024. Année de construction [en ligne]. Disponible sur l'Observatoire National des Bâtiments : https://app.urbs.fr/onb/map [consulté le 21 novembre 2024] ; L'Institut Paris Region, 16 février 2021. *Monuments historiques classés ou inscrits de type industriel en Île-de-France* (donnée Drac) [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/monuments-historiques-classes-ou-inscrits-de-type-industriel-en-ile-de-france-do/ [consulté le 21 novembre 2024] ; L'Institut Paris Region, 22 novembre 2023. *Espaces publics en Île-de-France* [en ligne]. Disponible sur : *https://data-iau-idf.opendata.arcgis.com/datasets/iau-idf::espaces-publics-en-île-de-france/about* [consulté le 03 octobre 2024].

35. *Analyse du tissus urbain autour de la gare de Drancy-Bobigny* [Plan - 1:15000] - Sources : Fichiers fonciers enrichis (CEREMA), 31 janvier 2024. *Année de construction* [en ligne]. Disponible sur l'Observatoire National des Bâtiments : https://app.urbs.fr/onb/map [consulté le 21 novembre 2024] ; Base de Données Nationales des Bâtiments, Novembre 2023. *Bâtiments par département* [en ligne]. Disponible sur : https://bdnb.io/archives_data/bdnb_millesime_2023_11_a/ [consulté le 21 novembre 2024].

36. LEFEBVRE, Yann. *Place de la préfecture et chantier du nouveau-centre ville* [photographie], Décembre 2024.

37. LEFEBVRE, Yann. *DRIHL et cité Hector Berlioz* [photographie], Décembre 2024.

38. LEFEBVRE, Yann. *Secteur pavillonnaire ancien et logements collectifs* [photographie], Décembre 2024.

39. IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Bobigny et environs.* [Image satellite - 1:15000], 2023. Disponible sur : https://geoservices.ign.fr/services-web-experts-ortho (consulté le 20 octobre 2024).

40. LEFEBVRE, Yann. *Analyse des réseaux et des centralités de Drancy-Bobigny* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : pour les équipements publics voir figure 25 ; Région Île-de-France, 21 janvier 2020. *Réseau routier d'intérêt régional de niveau 1 (RRIR) Île-de-France* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/rrir_niv1_iledefrance_wgs84/ [consulté le 21 novembre 2024] ; Région Île-de-France, 21 janvier 2020. *Réseau routier d'intérêt régional de niveau 2 (RRIR) Île-de-France* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/rrir_niv2_iledefrance_wgs84/ [consulté le 21 novembre 2024] ; Région Île-de-France, 21 janvier 2020. *Réseau routier national -Île-de-France* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/rrir_national_iledefrance_wgs84/ [consulté le 21 novembre 2024] ; Fichiers fonciers enrichis (CEREMA), 31 janvier 2024. *Type de logements* [en ligne]. Disponible sur l'Observatoire National des Bâtiments : https://app.urbs.fr/onb/map [consulté le 21 novembre 2024].

41. Dressé par CHOQUARD, R. et mis à jour par COLIN R.. *Plan topographique de Massy* [Plan], 1945. Archives Départementales de l'Essonne. Disponible sur : https://archives.essonne.fr (consulté le 08 décembre 2024).

42. [Non identifié]. *Atlas Trudaine : plans (1745-1780)* [Plan], 1745-1780. Archives Départementales de l'Essonne. Disponible sur : https://archives.essonne.fr (consulté le 08 décembre 2024).

43. NANTY, Bernard. *Gare de Massy-Palaiseau* [Photographie aérienne], 1907-1920. Archives Départementales de l'Essonne. Disponible sur : https://archives.essonne.fr (consulté le 08 décembre 2024).

44. [Non identifié]. *Palaiseau-Massy - Vue aérienne prise par les alliés pendant la seconde guerre* [Photographie aérienne], 6 août 1944. Archives Départementales de l'Essonne. Disponible sur : https://archives.essonne.fr (consulté le 08 décembre 2024).

45. LEFEBVRE, Yann. *Analyse du tissus urbain autour de la gare de Massy-Palaiseau* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 34.

46. LEFEBVRE, Yann. *Analyse du tissus urbain autour de la gare de Massy-Palaiseau* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 35.

47. LEFEBVRE, Yann. *Analyse des réseaux et des centralités de Massy-Palaiseau* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 40.

48. IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Massy et environs.* [Image satellite - 1:15000], 2023. Disponible sur : https://geoservices.ign.fr/services-web-experts-ortho (consulté le 20 octobre 2024).

49. LEFEBVRE, Yann. *Infrastructures ferroviaires de Massy-Palaiseau* [photographie], Juillet 2024.

50. LEFEBVRE, Yann. *Ancienne gare de Massy-Palaiseau et parkings au nord* [photographie], Décembre 2024.

51. LEFEBVRE, Yann. *Quartier Atlantis en cours de renouvellement urbain* [photographie], Décembre 2024.

52. Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, dressé par R. GUITONNEAU. *Gennevilliers. 1947* [Plan 1:2000], 1947. Archives Départementales des Hauts-de-Seine. Disponible sur : https://opendata.hauts-de-seine.fr/ (consulté le 28 novembre 2024).

53. LEFEBVRE, Yann. *Analyse du tissus urbain autour de la gare des Grésillons* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 34.

54. LEFEBVRE, Yann. *Analyse du tissus urbain autour de la gare des Grésillons* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 35.

55. DUFOREST, Didier, CC BY-SA 3.0. *La centrale électrique de Gennevilliers vue depuis les quais d'Argenteuil en 1991* [Photographie], 20 mars 1991. Wikipédia. Disponible sur : https://fr.wikipedia.org/wiki/Centrale_thermique_de_Gennevilliers#/media/Fichier:Centrale_Gennevilliers-b.jpg (consulté le 28 novembre 2024).

56. [Non identifié]. *Vue générale* [Carte postale], 1900. Archives Départementales des Hauts-de-Seine. Disponible sur : https://opendata.hauts-de-seine.fr/ (consulté le 28 novembre 2024).

57. [Non identifié]. *Entrée principale de l'usine de gaz* [Carte postale], Date inconnue. Archives Départementales des Hauts-de-Seine. Disponible sur : https://opendata.hauts-de-seine.fr/ (consulté le 28 novembre 2024).

58. IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Gennevilliers, Asnières-sur-Seine et environs.* [Image satellite - 1:15000], 2023. Disponible sur : https://geoservices.ign.fr/services-web-experts-ortho (consulté le 20 octobre 2024).

59. LEFEBVRE, Yann. *Analyse des réseaux et des centralités des Grésillons* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 40.

60. LEFEBVRE, Yann. *Immeubles d'habitations dans le quartier des Grésillons à Asnières-sur-Seine, rue Pierre Curie* [Photographie], Juillet 2024.

61. LEFEBVRE, Yann. *Ancienne Halle PSA, depuis le quai Aulagnier* [Photographie], Juillet 2024.

62. LEFEBVRE, Yann. *Ancienne entreprise Aubert et Duval en cours de démolition, depuis la rue Henri Vuillemin* [Photographie], Juillet 2024.

63. LEFEBVRE, Yann. *Ancienne Halle PSA, depuis la rue Henri Chapron* [Photographie], Juillet 2024.

64. HENRARD, Roger. *Guyancourt, le village* [Photographie aérienne], 1950. Archives Départementales des Yvelines. Disponible sur : https://archives.yvelines.fr (consulté le 03 décembre 2024).

65. Abeilles Cartes - Lyna. *Guyancourt (78280) Vue générale* [Carte postale], 15 janvier 1979. Archives Départementales des Yvelines. Disponible sur : https://archives.yvelines.fr (consulté le 03 décembre 2024).

66. Photothèque du Conseil Général (ARTHUS-BERTRAND, Yann). *Guyancourt - Thomson CSF dans la zone d'activité de Villaroy* [Photographie aérienne], 1997. Archives Départementales des Yvelines. Disponible sur : https://archives.yvelines.fr (consulté le 03 décembre 2024).

67. LEFEBVRE, Yann. *Analyse du tissus urbain autour de la gare de Guyancourt* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 34.

68. LEFEBVRE, Yann. *Analyse du tissus urbain autour de la gare de Guyancourt* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 35.

69. LEFEBVRE, Yann. *Pistes cyclables et chantier de la future gare de Guyancourt, avenue de l'Europe.* [Photographie], Décembre 2024.

70. LEFEBVRE, Yann. *Halles "Renzo Piano" conservées après le départ de l'entreprise Thalès dans les années 2000.* [Photographie], Décembre 2024.

71. LEFEBVRE, Yann. *Quartier pavillonnaire de Guyancourt, rue de l'Écosse.* [Photographie], Décembre 2024.

72. IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Guyancourt et environs.* [Image satellite - 1:15000], 2023. Disponible sur : https://geoservices.ign.fr/services-web-experts-ortho (consulté le 20 octobre 2024).

73. LEFEBVRE, Yann. *Analyse des réseaux et des centralités de Guyancourt* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 40.

74. Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, dressé par R. GUITONNEAU. *Bois-Colombes. 1946 (1)* [Plan 1:2000], 1946. Archives Départementales des Hauts-de-Seine. Disponible sur : https://opendata.hauts-de-seine.fr/ (consulté le 23 novembre 2024).

75. Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, dressé par R. GUITONNEAU. *Bois-Colombes. 1946 (2)* [Plan 1:2000], 1946. Archives Départementales des Hauts-de-Seine. Disponible sur : https://opendata.hauts-de-seine.fr/ (consulté le 23 novembre 2024).

76. [Non identifié]. *Rue des Bourguignons* [Carte postale], 1900. Archives Départementales des Hauts-de-Seine. Disponible sur : https://opendata.hauts-de-seine.fr/ (consulté le 23 novembre 2024).

77. [Non identifié]. *Les Halles* [Carte postale], 1900. Archives Départementales des Hauts-de-Seine. Disponible sur : https://opendata.hauts-de-seine.fr/ (consulté le 23 novembre 2024).

78. [Non identifié]. *Panorama de la Gare* [Carte postale], 1900. Archives Départementales des Hauts-de-Seine. Disponible sur : https://opendata.hauts-de-seine.fr/ (consulté le 23 novembre 2024).

79. [Non identifié]. *L'Usine Hispano-Suiza* [Carte postale], 1900. Archives Départementales des Hauts-de-Seine. Disponible sur : https://opendata.hauts-de-seine.fr/ (consulté le 23 novembre 2024).

80. LEFEBVRE, Yann. *Analyse du tissus urbain autour de la gare de Bois-Colombes* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 34.

81. LEFEBVRE, Yann. *Analyse du tissus urbain autour de la gare de Bois-Colombes* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 35.

82. LEFEBVRE, Yann. *Analyse des réseaux et des centralités de Bois-Colombes* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 40.

83. IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Bois- Colombes et environs.* [Image satellite - 1:15000], 2023. Disponible sur : https://geoservices.ign.fr/services-web-experts-ortho (consulté le 20 octobre 2024).

84. LEFEBVRE, Yann. *Parc et quartier des Bruyères à l'emplacement d'anciennes usines* [Photographie], Juillet 2024.

85. LEFEBVRE, Yann. *Gare des Carbonnets* [Photographie], Juillet 2024.

86. LEFEBVRE, Yann. *Immeubles d'habitation à proximité de la gare de Bois-Colombes* [Photographie], Juillet 2024.

87. [Non identifié]. *Saclay. L'église et la mare* [Photographie], [s.d]. Archives Départementales de l'Essonne. Disponible sur : https://archives.essonne.fr (consulté le 09 décembre 2024).

88. [Non identifié]. *Usine Hispano* [Photographie], 1962-1963. Archives Départementales de l'Essonne. Disponible sur : https://archives.essonne.fr (consulté le 09 décembre 2024).

89. [Non identifié]. Centre d'études nucléaire de Saclay (CEN). *Le bâtiment de direction* [Photographie], [date inconnue]. Archives Départementales de l'Essonne. Disponible sur : https://archives.essonne.fr (consulté le 09 décembre

90. Généralité de Paris. *Saclay, plan d'intendance* [Plan], 1786. Archives Départementales de l'Essonne. Disponible sur : https://archives.essonne.fr (consulté le 09 décembre 2024).

91. LEFEBVRE, Yann. *Analyse du tissus urbain autour de la gare de Christ-de-Saclay* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 34.

92. LEFEBVRE, Yann. *Analyse du tissus urbain autour de la gare de Guyancourt* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 35.

93. LEFEBVRE, Yann. Village de Saclay, place Jules Ferry à proximité de l'église. [Photographie], Décembre 2024.

94. LEFEBVRE, Yann. *Bourg ancien et quartier pavillonnaire plus récent.* [Photographie], Décembre 2024.

95. IGN (BD ORTHO® 20 cm). *Saclay et environs.* [Image satellite - 1:15000], 2023. Disponible sur : https://geoservices.ign.fr/services-web-experts-ortho (consulté le 20 octobre 2024).

96. LEFEBVRE, Yann. *Gare de Christ-de-Saclay à proximité du CEA et de l'échangeur routier* [Plan - 1:15000], Décembre 2024

97. LEFEBVRE, Yann. *Zone bâtie située au milieu de l'échangeur, entre le CEA et le village de Saclay* [Plan - 1:15000], Décembre 2024.

98. LEFEBVRE, Yann. *Analyse des réseaux et des centralités de Christ-de-Saclay* [Plan - 1:15000], 2024. Sources : voir figure 40.

99. LEFEBVRE, Yann. *Localisation des équipements culturels* [Plan - 1:40000], 2024. Sources : Région Île-de-France, 14 juin 2013. *Liste des établissements publics Culture* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/liste_des_etablissements_publics_culture/information/ [consulté le 01 octobre 2024] ; MOTif, 10 octobre 2014. *Cartes des bibliothèques et médiathèques* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/carte-des-bibliotheques/information/ [consulté le 01 octobre 2024].

100. *Analyse de la vulnérabilité climatique du secteur de Drancy-Bobigny* [Plan - 1:10000]. Sources : Institut paris région, 01 janvier 2022. *Ilots de chaleur Urbains (ICU) : classification des IMU en zone climatique locale (LCZ), Aléas et Vulnérabilités à la chaleur de Jour et de Nuit en Île-de-France* [en ligne]. Disponible sur : https://data.iledefrance.fr/explore/dataset/ilots-de-chaleur-urbains-icu-classification-des-imu-en-zone-climatique-locale-lc/information/ [consulté le 20 décembre 2024] ; APUR, 24 mai 2023. *Végétation hauteur 2021* [en ligne]. Disponible sur : https://opendata.apur.org/datasets/Apur::hauteur-vegetation-2021/about. [consulté le 20 décembre 2024]

101. *Analyse de l'implantation du site choisi pour le projet de densification* [Plan - 1:10000]. Sources : voir fig. 23.